

2023-2024

Master 1 Histoire, Civilisations, Patrimoine

Pratiques de la recherche historique

LE PROJET AIRBUS VU PAR LES CAPITALES EUROPEENNES, 1967-1984

À partir des archives des ambassades de France

Héloïse FERNANDES de MIRANDA

05/05/2001



Sous la direction
de Yves
Denéchère

Illustration 1 – Premier vol du premier A300B, le 9 septembre 1972, crédit photo : Airbus SAS 1972.

Jury

Yves Denéchère : directeur du mémoire

François Drémeaux : docteur en histoire

Soutenu publiquement le 12 juin 2024

Document confidentiel

UA FACULTÉ
DES LETTRES, LANGUES
ET SCIENCES HUMAINES
UNIVERSITÉ D'ANGERS

ua université
angers

AVERTISSEMENT

L'université n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les travaux des étudiant-es : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

ENGAGEMENT DE NON-PLAGIAT

Je, soussignée Héloïse Fernandes de Miranda,

Déclare être pleinement consciente que le plagiat de documents ou d'une partie d'un document publiée sur toutes formes de support, numérique ou papier, constitue une violation des droits d'auteur ainsi qu'une fraude caractérisée. En conséquence, je m'engage à citer toutes les sources que j'ai utilisées pour écrire ce mémoire.

Signé par l'étudiante le 04 / 06 / 2024

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'FERNANDES', is written over several horizontal lines.

REMERCIEMENTS

En premier lieu, je souhaite remercier mon directeur de recherche, Yves Denéchère, pour son accompagnement et sa disponibilité tout au long de cette année. Ses précieux conseils et remarques m'ont permis d'avoir confiance en mes capacités.

Merci à mes parents pour leur soutien et leur encouragement sans faille depuis toutes ces années.

Je remercie également mes amis, la « promotion Thucydide » et le groupe de travail de la BU, d'avoir été présents cette année. Nos nombreuses conversations m'ont grandement aidé dans ce travail.

LISTE DES ABREVIATIONS

AAAF : Association Aéronautique et Astronautique de France

ANAE académie nationale de l'air et de l'espace

BA : *British Aerospace*

BAC : *British Aircraft Corporation*

BEI : Banque Européenne d'Investissement

CADLC : Centre des Archives Diplomatiques de La Courneuve

CADN : Centre des Archives Diplomatiques de Nantes

CEE : Communauté Économique Européenne

COMAERO : Comité pour l'histoire de l'aéronautique

GATT : *General Agreement on Tariffs and Trade* (Accord Général sur les tarifs douaniers et le commerce)

GIE : Groupement d'Intérêt Économique

HSA : *Hawker Siddeley Aviation*

IUE : Institut Universitaire Européen

JORF : Journal Officiel de la République Française

MBB : *Messerschmitt-Bölkow-Blohm*

OMC : Organisation Mondiale du Commerce

RFA : République Fédérale d'Allemagne

SNECMA : Société Nationale d'Étude et de Construction de Moteurs d'Aviation

SNIAS : Société nationale industrielle aérospatiale

UE : Union Européenne

USITC : *US International Trade Commission*

VFW : *Vereinigte Flugtechnische Werke*

SOMMAIRE

<i>Avertissement</i>	3
<i>Engagement de NON-PLAGIAT</i>	4
<i>Remerciements</i>	5
<i>Liste des abréviations</i>	6
<i>Sommaire</i>	7
<i>Présentation du sujet</i>	9
<i>État de l'art</i>	12
Les coopérations économiques entre États européens	12
Des projets aéronautiques interétatiques avant Airbus.....	19
Le programme Airbus	23
Une histoire diplomatique inédite à faire	29
<i>Bibliographie</i>	31
Les coopérations économiques entre États européens	31
Les projets interétatiques avant Airbus	33
Le programme Airbus et ses « Histoires »	34
Les ambassades.....	35
<i>État des sources</i>	36
Les sources conservées au Centre des Archives Diplomatiques de Nantes .	36
Les sources conservées au Centre des Archives Diplomatiques de La Courneuve	40
<i>Étude de cas : Genèse et premiers pas d'Airbus Industrie</i>	42
Chapitre 1 - La naissance d'Airbus Industrie	44
Chapitre 2 - Les premières crises du constructeur européen : les cas de la Grande-Bretagne et de l'Espagne	89

<i>Conclusion de l'étude de cas</i>	127
<i>Transition vers le M2</i>	130
<i>Annexes</i>	133
Annexe 1 : Les accords intergouvernementaux	134
Annexe 2 : Extraits d'articles de presse	138
Annexe 3 : Quelques documents techniques	140
Annexe 4 : Brochure de commande de l'A300B	142
Annexe 5 : Le premier équipage de l'A300B	144
Annexe 6 : L'Airbus A300B	145
Annexe 7 : L'Airbus A310	146
Annexe 8 : L'Airbus A320	147
<i>Table des illustrations</i>	148
<i>Table des tableaux</i>	150
<i>Table des matières</i>	151
<i>Abstract</i>	154
<i>Résumé</i>	154

PRESENTATION DU SUJET

Initialement créé pour ne développer qu'un seul modèle d'aéronef capable de répondre à une demande du marché et fortifier les industries aéronautiques des États européens, le programme Airbus développe, aujourd'hui, toute une « famille »¹ d'avions et est l'un des leaders de l'industrie aéronautique mondiale.

Issu d'une coopération industrielle intergouvernementale dans le domaine de l'aéronautique (puis, plus tard du spatial) à la fin des années 1960, le programme Airbus a pour principaux objectifs de concurrencer les entreprises américaines, leaders mondiaux de cette industrie, de rendre l'Europe plus indépendante vis-à-vis des États-Unis et de proposer des aéronefs adaptés aux demandes du marché. Dans le cadre de cette coopération interétatique, la France, la RFA, les Pays-Bas, la Grande Bretagne et l'Espagne sont les actionnaires principaux du Groupement d'Intérêt Économique Airbus Industrie, créé le 18 décembre 1970.

Au milieu des années 1960, plusieurs constructeurs aéronautiques européens tentent de développer chacun de leur côté un avion moyen-courrier capable de répondre aux besoins nationaux. En France, au début des années 1960, le constructeur Nord-Aviation travaille sur le type 600 et Sud-Aviation développe le Galion, tandis que Breguet souhaite produire le type 123 biréacteur. En Angleterre, ce sont les industriels BAC (British Aircraft Corporation) et HSA (Hawker Siddeley Aviation) qui étudient la possibilité de produire un avion moyen-courrier. Pour la République Fédérale d'Allemagne, la situation est plus délicate. Après la Seconde Guerre mondiale, le pays est à reconstruire et son industrie aéronautique ne doit sa survie qu'aux contrats militaires avec l'armée américaine, pour laquelle elle réalise des missions de maintenance d'appareils, et à Luftwaffe qu'elle rééquipe. De fait, elle n'est pas encore en capacité de construire de nouveaux

¹ Ville Georges, « Les histoires d'AIRBUS », *La lettre AAAF*, Association Aéronautique et Astronautique de France, n°1, janvier 2006, n°3, mars 2006, n°5, mai 2006, n°9, octobre 2006, n°10, novembre 6 décembre 2006, n°3, mars 2007.

appareils. La seule possibilité pour elle de jouer un rôle dans le développement aéronautique européen est de prendre part à une coopération internationale.

La France, l'Angleterre et la RFA souhaitent que leurs entreprises nationales jouent un véritable rôle sur la scène internationale. Les États concentrent donc leurs efforts sur le développement d'une industrie aéronautique forte et non sur la course à l'espace engagée par les États-Unis et l'URSS. Forts de ce constat, les gouvernements français, anglais et allemand représentés par Jean Chamant, John Stone House et Klaus Schnetz, signent le 26 juin 1967 à Londres, le « Protocole d'accord lançant la phase de définition du projet d'Airbus Européen ». Toutefois, après plusieurs hésitations d'ordres politiques et industriels, le gouvernement britannique annonce son retrait du programme Airbus le 10 avril 1969, obligeant alors la France et l'Allemagne à retrouver un équilibre financier et industriel, en particulier pour la répartition des charges de travail. Cet équilibre retrouvé se concrétise le 29 mai 1969, lorsque les gouvernements français et allemand signent, à l'occasion du Salon du Bourget, un accord intergouvernemental pour le développement et la production de l'Airbus A300B. La signature de cet accord marque le début de l'aventure du constructeur Airbus et d'une longue coopération aéronautique européenne.

Cette coopération n'a, cependant, pas été facile à mettre en place, les États ayant des visions et des objectifs différents, des compromis ont dû être faits pour satisfaire les acteurs du programme. De fait, les diplomates ont joué un rôle primordial pour les négociations et la signature des accords intergouvernementaux lançant le programme. Ainsi, la perception de ce projet interétatique par les capitales européennes, que leurs États soient participants ou non, devient un sujet d'étude intéressant. Aborder l'histoire du constructeur européen par une approche diplomatique permettra de comprendre les dessous du fonctionnement de cette coopération intergouvernementale.

Cette étude a, également, pour objectif de montrer le processus de décision des États et les différentes actions qu'ils ont menées pour décider de leur engagement. Pour ce faire, nous parcourrons au cours de ce mémoire les archives diplomatiques produites par un certain nombre d'ambassades françaises réparties

dans des capitales européennes (Madrid, Bonn, Londres, Rome, Prague etc.). Ainsi, les fonds d'archives de ces ambassades, conservées aux Centres des Archives de Nantes et de la Courneuve, seront étudiés. Ces fonds comprenant, entre autres, les correspondances entre diplomates, ministres et homologues étrangers et d'autres types de documents administratifs, contiennent les traces des actions menées par les ambassadeurs pour la mise en place de cette coopération interétatique.

Les références bibliographiques sont elles aussi sources d'informations précieuses pour la compréhension de cette thématique de recherche. Journalistes, historiens, chercheurs, diplomates ou encore membres de l'entreprise ont écrit sur le programme Airbus et cette coopération intergouvernementale en adoptant à chaque fois un angle d'approche tantôt historique, tantôt diplomatique ou industriel etc.

Enfin, ces recherches prennent place dans l'histoire des relations internationales et des relations interétatiques. Elles visent à intégrer les nombreux travaux déjà existants autour de la coopération entre États européens, en proposant un exemple d'une histoire de l'industrie. La représentation diplomatique se trouve être un élément central dans la mise en œuvre et le succès de cette coopération européenne autour du projet Airbus.

ÉTAT DE L'ART

L'histoire du constructeur aéronautique est complexe notamment par la variété des thèmes qu'elle englobe. Les premières productions écrites sur le programme Airbus voient le jour dès la genèse du projet puisque les journalistes de l'époque ont suivi et commenté le développement du programme, couvert les avancées de celui-ci, ainsi que chaque événement en lien avec le constructeur européen. Puis une histoire de « l'intérieur » mêlant histoire officielle, anecdotes et souvenir personnels, est produite par les membres fondateurs du programme Airbus. Enfin, les universitaires (historiens, géographes, politologues etc.) se sont intéressés à l'histoire du programme Airbus en la replaçant dans un contexte plus large de collaborations et de coopérations entre États européens.

LES COOPERATIONS ECONOMIQUES ENTRE ÉTATS EUROPEENS

Le programme Airbus ne naît pas par hasard, il est le fruit de plusieurs années de réflexion, de collaboration entre États, qu'elles soient fructueuses ou non, dans des domaines divers comme la coopération dans le cadre de l'armement ou de l'économie.

a. Diplomatie et commerce extérieur

La consultation de travaux spécialisés sur les pratiques diplomatiques des États européens et de l'Europe peut se révéler utile pour comprendre les enjeux derrière les coopérations et collaborations entre États, comme leur volonté de développer leurs industries nationales. Laurence Badel est professeure d'histoire à l'université de la Sorbonne et spécialiste de l'histoire des relations internationales, des pratiques diplomatiques contemporaines et de l'histoire de la diplomatie économique. En 2009, elle publie dans la revue *Les cahiers Irice*, l'article « Diplomatie et entreprises en France au XX^e siècle » dans lequel elle montre les relations étroites qu'entretiennent les diplomates avec les entreprises et les milieux

d'affaires en général, ainsi que l'importance des relations personnelles des diplomates. Par ailleurs, elle montre l'implication de l'État pour garantir et sécuriser le commerce extérieur et impliquer les diplomates dans les affaires liées à ce commerce². Puis en 2010, elle fait paraître *Diplomatie et grands contrats : l'État français et les marchés extérieurs au XX^e siècle*³, qui complète et enrichit son article précédent. Le chapitre « La coopération, une déclinaison du « “ néobilatéralisme ” »⁴, est particulièrement intéressant. L'historienne y expose les projets et les volontés de l'État français en matière de politique extérieure, les différentes collaborations développées par le gouvernement avec les pays d'Afrique et les premières coopérations avec l'Union soviétique, rendues possibles grâce aux actions des conseillers commerciaux attachés aux ambassades françaises. Enfin, Laurence Badel analyse les stratégies du gouvernement français pour déployer ces coopérations en présentant les exemples de l'affirmation du secrétariat d'État au commerce extérieur et du processus de décision en vue d'une coopération avec un État. Cet ouvrage, riche d'informations, propose une description détaillée des politiques menées par l'État français et sa diplomatie dans le cadre du développement du commerce extérieur du pays.

Plus récemment, en 2021, Laurence Badel rédige *Diplomaties européennes. XIX^e-XXI^e siècle*⁵. Elle y retrace « l'évolution des pratiques diplomatiques européennes depuis plus de deux siècles afin d'éclairer les mutations contemporaines »⁶. Elle propose une analyse du parcours de carrière des diplomates (formation, concours, fonction etc.) et son évolution aux cours des siècles. De même, elle compare les différents types de diplomatie pratiqués (diplomatie commerciale, culturelle etc.) par les États européens et leurs stratégies pour exercer leurs influences. Enfin, l'historienne traite de la question de la négociation et des

² Badel Laurence, « Diplomatie et entreprises en France au XX^e siècle », *Les cahiers Irice*, vol. 3, n°1, 2009, pp. 103-128.

³ Badel Laurence, *Diplomatie et grands contrats : L'État français et les marchés extérieurs au XX^e siècle*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2010.

⁴ Badel Laurence, « Chapitre 9. La coopération, une déclinaison du “ néobilatéralisme ” », dans Badel Laurence, *Diplomatie et grands contrats : L'État et les marchés extérieurs au XX^e siècle*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2010, pp. 333- 396.

⁵ Badel Laurence, *Diplomaties européennes. XIX^e-XXI^e siècle*, Paris, Presses de Sciences Po, 2021

⁶ *Ibid.*, p. 18.

pratiques qui y sont liées. Ce travail de synthèse des pratiques diplomatiques des États européens, proposé par Laurence Badel, s'avère essentiel pour quiconque s'intéresse aux relations internationales. L'ensemble des recherches de l'historienne apparaissent ici comme des travaux de référence qu'il est nécessaire de consulter pour saisir les liens entre diplomatie et coopérations interétatiques.

L'historien David Burigana, spécialiste des relations internationales, complète les travaux de Laurence Badel en s'intéressant à la place occupée par le programme Airbus au sein des relations diplomatiques européennes. Ses domaines d'études portent sur l'histoire italienne et européenne de l'armement, la diplomatie et la coopération technologique européenne, ainsi que sur la coopération aéronautique et du transport aérien depuis les années 1950.

En 2007, il fait paraître dans le *Journal of European Integration History*, l'article « L'Europe s'envolera-t-elle ? Le lancement d'Airbus et le sabotage d'une coopération aéronautique "communautaire" (1965-1978) ». Dans cet article, l'historien présente une approche « communautaire » et « européenne » de l'histoire du constructeur. Il revient sur les projets développés par les industriels avant le programme Airbus et les premiers échanges, au cours de l'année 1965, entre les représentants anglais et français pour le développement d'une coopération intergouvernementale dans le domaine de l'aéronautique. Il mentionne également les débats de la CEE autour de « l'espace aérien européen » et la structuration à l'échelle européenne de l'industrie aérospatiale. Il compare les points communs entre les différentes coopérations européennes, dont Airbus, qui ont existé (comme la volonté de développer les industries nationales, la concurrence avec Boeing etc.). Puis il explique que certains facteurs, à savoir la faible riposte américaine, la « transformation du marché mondial »⁷ et la crise pétrolière, ont permis le succès du constructeur aéronautique. Par la suite, il évoque le statut des États participants au projet en s'attardant surtout sur les absents du programme, la Grande - Bretagne

⁷ Burigana David, « L'Europe s'envolera-t-elle ? Le lancement d'Airbus et le sabotage d'une coopération aéronautique "communautaire" (1965-1978) », *Journal of European Integration History*, vol. 13, 2007, p. 98.

et l'Italie, et mentionne la concurrence américaine⁸. L'article de David Burigana fait appel à plusieurs témoignages écrits tels que les lettres d'Henri Ziegler et de nombreuses archives de différents gouvernements (français, britannique, allemand, italien et américain) et de l'Union Européenne. Cette étude montre que la nouveauté du programme Airbus entraîne des débats au sein de la CEE notamment sur la potentielle création d'un marché commun de l'aéronautique.

En 2010, il publie dans la revue *Histoire, économie et société*, l'article « L'accord SNECMA/General Electric et les origines de CFM International. Succès « global » franco-... ou euro-américain ? Les dessous diplomatiques d'une affaire techno-industrielle ». Cet article permet de comprendre les mécanismes diplomatiques mis en place pour parvenir à un accord entre deux États. En effet, l'historien montre que l'alliance SNECMA- General Electric est un élément clé dans la réussite du programme car elle permet de proposer un moteur compétitif pour les Airbus, transformant alors le constructeur européen en un concurrent sérieux et crédible de Boeing⁹. Par ailleurs, le travail de l'historien s'avère être très précis dans l'explication des faits puisqu'il s'est appuyé sur les archives du ministère des Affaires Étrangères, en particulier celles de l'ambassade de France à Washington, et celles de la NARA (National Archives and Records Administration) aux États-Unis pour rédiger son article.

Ainsi, les travaux des spécialistes des relations internationales tels que Laurence Badel et David Burigana permettent de comprendre l'importance du rôle de la diplomatie sur le commerce extérieur sans pour autant entrer dans le détail des politiques économiques et commerciales mises en œuvre par les États européens.

b. Les aspects économiques et commerciaux

Dans le cadre de la construction européenne, des enjeux économiques et commerciaux se développent. Ces nouveaux enjeux deviennent ainsi des thématiques à étudier. En ce sens, les travaux de l'historien Laurent Warloutzet

⁸ *Ibid.*, pp. 91-109.

⁹ Burigana David, « L'accord SNECMA/General Electric et les origines de CFM International. Succès « global » franco-... ou euro-américain ? Les dessous diplomatiques d'une affaire techno-industrielle », *Histoire, économie & société*, vol. 29, no. 4, 2010, pp. 85-101.

semblent pertinents. Ce dernier est titulaire de la chaire d'histoire de l'Europe XX^e-XXI^e siècles à la Sorbonne et spécialiste de l'histoire de l'Europe et de l'intégration européenne, de l'histoire économique internationale et de l'histoire de la mondialisation. Il rédige plusieurs articles sur ces domaines de recherche et quatre ouvrages dont *Governing Europe in a Globalizing World. Neoliberalism and its alternatives* (2018) et *Europe contre Europe. Entre liberté, solidarité et puissance* (2021). En 2008, il fait paraître dans la revue *Histoire, économie et société*, l'article « Europe de la concurrence et politique communautaire. La naissance d'une opposition au sein de la CEE dans les années 1960 ». L'historien s'intéresse à l'opposition entre la politique de la concurrence et la politique industrielle au sein de la Communauté Économique Européenne. Il propose une définition de ces deux politiques et explique leurs rôles fondamentaux pour la CEE. Il revient, ensuite, sur les débuts de la politique de la concurrence mise en place par la communauté européenne et l'enjeu pour cette dernière derrière cette opposition. Il compare également les différentes politiques des États européens vis-à-vis de la CEE, et analyse la tentative de mise en place d'une politique de la concurrence au cœur de celle-ci ainsi que le développement d'une politique industrielle. Enfin, il explique les oppositions entre ces deux politiques, leurs objectifs et méthodes de fonctionnement, et les débats qui ont eu lieu pour trouver des solutions afin de les articuler entre-elles¹⁰. Cet article montre ainsi les différences de visions des États membres de la CEE.

Ces différences se retrouvent autour du programme Airbus. Les États européens participants au projet ont tenté de contourner ces politiques de concurrence pour développer une Europe industrielle, tout en favorisant le développement de leurs industries nationales. Toutefois, les différents travaux sur Airbus n'expliquent pas clairement les raisons de ce choix contrairement à l'article de Laurent Warlouzet qui apporte un éclairage sur cette question.

¹⁰ Warlouzet Laurent, « Europe de la concurrence et politique industrielle communautaire. La naissance d'une opposition au sein de la CEE dans les années 1960 », *Histoire, économie & société*, vol. 27, no. 1, 2008, pp. 47-61.

En 2021, l'historien publie, dans la revue *Nacelles. Passé et présent de l'aéronautique et du spatial*, un article consacré au constructeur européen « Airbus, modèle ou exception pour les ambitions industrielles européennes (1967-1984 ?) ». Dans cet article, Laurent Warlouzet revient sur les échecs des coopérations aéronautiques interétatiques précédents Airbus. Il montre qu'en parallèle de l'organisation des Communautés européennes, les États s'entendent pour développer des coopérations industrielles intergouvernementales. Il aborde les relations franco-allemandes en mettant en avant les raisons qui ont conduit les deux États à s'accorder autour du programme Airbus¹¹. En utilisant les archives des gouvernements français, allemand et britannique ainsi que les divers travaux existants sur le projet Airbus, l'article de l'historien permet notamment de mieux concevoir les relations franco-allemandes autour du programme.

c. Le cadre juridique

Il est également primordial de rappeler qu'au-delà d'être un projet industriel intergouvernemental, le programme Airbus dû se conformer aux législatures et réglementations existantes dans les relations aériennes. Le livre *Les relations aériennes internationales* (1985) du juriste Michel G. Folliot décrit le contexte et le cadre juridique des relations aériennes internationales en mentionnant par exemple le rôle des acteurs qui les composent (États, entreprises de transport aérien, etc.) et la question de l'application du droit national dans un espace aérien international. Puis il définit le concept de relations aériennes internationales, les services qui le réglementent et son domaine d'application. Dans une seconde partie, l'auteur présente les aspects politiques liés à ces relations aériennes internationales, en abordant notamment les différents accords signés entre États pour réglementer l'utilisation de l'espace aérien, les crises subies par le secteur du transport aérien et les tentatives des autorités pour en sortir¹². Les travaux de Michel G. Folliot font

¹¹ Warlouzet Laurent, « Airbus, modèle ou exception pour les ambitions industrielles européennes ? (1967-1984) », *Nacelles* [en ligne], novembre 2021, (consulté le 25 janvier 2024), disponible à l'adresse : <https://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/1486>.

¹² Folliot Michel G., *Les relations aériennes internationales*, Paris, A. Pedone, 1985.

appel à des notions de droit et d'économie qui éclairent ainsi les aspects juridiques réglementant le programme Airbus.

d. L'ambassade : haut lieu de négociation

Si les ambassadeurs jouent un rôle important dans les différentes phases de négociations entre États, les ambassades ont elles aussi une importance notamment pour montrer l'influence culturelle d'un État. De fait, connaître leur fonctionnement interne apparaît comme une notion essentielle. Marie-Christine Kessler est une politologue spécialiste des institutions françaises. En 2012, elle publie le livre *Les ambassadeurs* dans lequel elle revient sur l'évolution de la fonction diplomatique. Dans le chapitre 9 consacré à l'ambassade, la chercheuse présente les différentes fonctions d'une ambassade et l'évolution de son organisation selon l'espace géographique. Ainsi, elle explique qu'entre le début du XX^e siècle et la fin de la première guerre mondiale, le personnel de l'ambassade est constitué d'un nombre réduit de personnes et que l'ambassadeur centralise l'ensemble des informations. Puis progressivement les effectifs augmentent et l'ambassadeur « apprend » à déléguer une part du travail. Par la suite, elle montre que les ambassades sont des lieux de coordination de différents services qui entrent plus ou moins en concurrence à mesure que l'État développe ses activités extérieures. Elle met en avant la variété de taille de ces ambassades, allant d'environ 700 personnes pour la plus grande à 5 membres du personnel pour les plus petites et montre que l'organisation est sensiblement la même d'une ambassade à l'autre. Toutefois, la chercheuse explique que les ambassadeurs doivent composer avec des équipes dans lesquelles des conflits d'autorité prennent parfois place, c'est notamment le cas pour les ambassades de taille moyenne où il arrive que le premier conseiller contredise l'ambassadeur. Enfin, elle présente les différents types d'ambassadeurs (« le bon chef d'équipe, le maniaque de l'autorité et le paresseux »¹³), analyse un emploi du temps type de ces derniers et évoque la difficile gestion du budget dont dispose l'ambassade¹⁴. Avec ce chapitre, Marie-Christine Kessler dévoile, en se

¹³ Kessler Marie-Christine, « Chapitre 9. L'ambassade comme organisation », dans Kessler Marie-Christine, *Les ambassadeurs*, Presses de Sciences Po, 2012, p. 362.

¹⁴ *Ibid.* pp. 355-371.

basant entre autres sur des témoignages et interviews d'ambassadeurs, toute la complexité de l'organisation interne d'une ambassade, les conflits qui peuvent apparaître entre les membres du personnel et le fonctionnement administratif et financier de celle-ci.

DES PROJETS AERONAUTIQUES INTERETATIQUES AVANT AIRBUS

a. Le programme Mercure

Face aux volontés de développement industriel des États européens, plusieurs projets de collaboration sont imaginés. Certains d'entre eux ne sont restés que de simples idées, à l'image du BAC 3-11, un projet d'avion court-courrier concurrent d'Airbus du constructeur aéronautique anglais British Aircraft Corporation, mais d'autres se sont concrétisés puis ont échoué. C'est le cas du programme Mercure du constructeur aéronautique Marcel Dassault. Le Mercure était un avion court-courrier qui opérait principalement sur les lignes aériennes de petites distances. Le programme, lancé en avril 1969, était une des premières coopérations intergouvernementales, réunissant la France, la Belgique, le Canada, l'Italie et la Suisse mais il a finalement été un échec (seulement onze exemplaires vendus)¹⁵. Plusieurs raisons l'expliquent, à commencer par un arrêt du soutien financier du gouvernement français qui préfère Airbus et le choix des compagnies aériennes pour les avions américains plus performants. De même, le programme Airbus, débuté en 1969 lui aussi, se trouve être plus polyvalent que le Mercure et donc plus convainquant auprès des compagnies aériennes et des investisseurs.

Malgré cet aspect pionnier en matière de coopération intergouvernementale, le programme Mercure n'a pas fait l'objet d'autant d'études spécifiques comme l'ont pu l'être les programmes Concorde ou Airbus. Les historiens et journalistes ne le mentionnent en général que brièvement lors de la rédaction de travaux plus

¹⁵ Dassault Aviation, « Mercure », 2024 (consulté le 06/02/2024), disponible sur internet : <https://www.dassault-aviation.com/fr/passion/avions/dassault-civils/mercure/>.

longs sur le programme Airbus¹⁶. Toutefois, un ouvrage rédigé par Bernard Latreille pour le COMAERO (le comité pour l'histoire de l'aéronautique), intitulé *Les avions civils. Tome 1 : La conduite des programmes civils* (2005) consacre un chapitre au projet Mercure. Bernard Latreille, ingénieur de l'armement et responsable du programme Mercure puis directeur des avions civils chez Dassault aviation jusqu'en 1992, retrace l'histoire du programme en détails, de ses débuts à son arrêt définitif¹⁷. Il évoque notamment les raisons de l'échec commercial de l'avion, les tentatives de ventes transatlantiques et propose un bilan financier de ce programme.

De même, Bruno Vielle, mécanicien aéronautique et passionné de l'histoire de l'aviation, publie en 2014, *Dassault Mercure : le chasseur d'Air Inter*. Il s'appuie sur les archives de la compagnie aérienne Air Inter, et du Conservatoire de l'Air et de l'Espace d'Aquitaine (CAEA) pour proposer une histoire complète du programme en mentionnant les éléments techniques qui font de cet avion un appareil si particulier aux yeux des pilotes¹⁸. Les autres travaux existants sur le programme sont présentés par le constructeur lui-même et des passionnés de cet avion. Pourtant, il semblerait intéressant d'étudier cette coopération interétatique autour du programme Mercure.

b. Le programme Concorde

Le projet Concorde est le programme civil de collaboration intergouvernementale qui a le mieux fonctionné. Initié en 1962, il n'a pris fin qu'en 2003, soit 34 ans après son premier vol en 1969. À la différence du programme Mercure, une impressionnante et conséquente bibliographie existe sur le projet. En effet, nombre d'historiens, journalistes, ingénieurs ou passionnés se sont intéressés à l'aventure du supersonique en abordant toutes les thématiques auxquelles il pourrait être lié.

¹⁶ Sparaco Pierre, « Chapitre 5. Le vrai départ », dans Sparaco Pierre, *Airbus, la véritable histoire*, Nouvelle éd., Toulouse, Privat, 2022, p. 225.

¹⁷ Latreille Bernard, « Chapitre 4. Le programme Mercure », dans Latreille Bernard, *Les avions civils. Tome 1 : La conduite des programmes civils*, Paris, Centre des hautes études de l'armement, Division Histoire de l'armement, 2005, pp. 63-88.

¹⁸ Vielle Bruno, *Dassault Mercure : Le chasseur d'Air Inter*, Mérignac, CAEA, 2014.

L'avocat et professeur de droit international à l'université de Nice Sophia-Antipolis et fondateur du Centre d'études et de recherches sur la coopération internationale (CERCI), Jean Touscoz, rédige en 1965, l'article « La coopération aéronautique franco-britannique : l'affaire Concorde »¹⁹. Article dans lequel il revient sur les débuts du projet, les raisons de son développement et des seules participations française et britannique (et non d'autres États européens). Il y explique la chronologie des négociations et les répercussions à l'international en décrivant notamment les réactions américaines et soviétiques. De plus, il analyse en détail le contenu des accords passés entre les industriels britanniques et français, la mise en œuvre de la coopération, la crise qui en a suivi (changement de gouvernement en Grande-Bretagne, coût du projet etc.), et sa résolution. Cet article ne développe pas l'histoire du projet Concorde mais il aborde les aspects diplomatiques, et juridiques en lien avec celui-ci. De surcroît, cet article rédigé en 1965, soit trois ans après les débuts du programme Concorde, permet une approche plus contemporaine du projet. Avec son article Jean Touscoz ne dit pas si le programme a fonctionné, et pour cause il est contemporain des débuts de celui-ci. Cependant, d'autres auteurs plus tardifs ont retracé et retracent toujours la carrière de l'aéronef.

Pierre Sparaco est un journaliste aéronautique, membre de l'Académie Nationale de l'Air et de l'Espace (ANAE), ancien rédacteur en chef d'*Aviation Magazine*, puis rédacteur en chef pour la filiale Europe du magazine américain *Aviation Week et Space Technology*. Il est l'auteur de plusieurs ouvrages consacrés à l'histoire de l'aviation dont *Les avions européens* (1959), *SNECMA, les moteurs du ciel* (2010) et *André Turcat biographie* (2015). En 2002, il publie la première édition du livre *Concorde, la véritable histoire*²⁰ (mis à jour en 2003, à la suite des conclusions de l'enquête sur le crash du 20 juillet 2000) dans lequel il raconte l'histoire complète de Concorde, des prémices du projet au dernier vol de l'Oiseau blanc. La qualité de cet ouvrage réside dans l'analyse et la précision des faits

¹⁹ Touscoz Jean, « La coopération aéronautique franco-britannique : l'affaire Concorde », dans *Annuaire français de droit international*, volume 11, 1965. pp. 174-192.

²⁰ Sparaco Pierre, *Concorde, la véritable histoire*, Nouvelle éd. Paris, Larivière, 2003.

exposés par le journaliste, précision obtenue grâce à la consultation des archives, témoignages et entretiens auprès des acteurs du programme (concepteurs, pilotes, mécaniciens, hommes politiques). Par ailleurs, le journaliste replace l'aéronef dans son contexte historique permettant aux lecteurs d'appréhender les décisions qui ont été prises concernant le programme. De ce fait, le livre de Pierre Sparaco fait partie des travaux de référence sur le programme Concorde.

En 2004, Jean-Paul Barrière et Marc De Ferrière publient le livre *Aéronautique, Marchés, Entreprises : Mélanges en mémoire d'Emmanuel Chadeau*²¹, qui rend hommage à l'historien décédé en 2000 en regroupant ses travaux et des publications d'autres historiens sur des thématiques qu'il affectionnait. Le chapitre consacré à Concorde est un recueil d'articles écrits par l'historien pour le magazine *Les cahiers de Science et Vie*. Emmanuel Chadeau y aborde les débuts du programme Concorde, mentionne les négociations entre les industriels et les gouvernements français et britannique ainsi que les diverses tensions diplomatiques. Il rappelle également les projets développés par les industriels avant Concorde et réalise de courtes biographies des ingénieurs emblématiques qui ont travaillé sur le programme. De plus, il y développe d'autres thèmes comme les questions juridiques, les responsabilités des États dans le développement et la conception de l'aéronef, les aspects techniques de l'appareil ou encore les premiers vols des prototypes. Enfin, dans une dernière partie, l'historien décrit les points communs et différences entre le programme Concorde et le programme Airbus. Il y détaille les leçons apprises avec l'aventure Concorde notamment la nécessité d'une meilleure gestion du programme, le besoin impératif d'un « marché » et d'une demande pour que le projet soit rentable, le choix d'une langue commune (en l'occurrence l'anglais) et d'un seul système de mesure ²². Dans cet article Emmanuel Chadeau propose une rétrospective du parcours du

²¹ Barrière Jean-Paul (dir.), De Ferrière Marc (dir.), *Aéronautique, Marchés, Entreprises : Mélanges en mémoire d'Emmanuel Chadeau (présentation, édition et recueil d'articles d'Emmanuel Chadeau et d'historiens, témoignages, bibliographie)*. Nouvelle éd., Lille, Publications de l'Institut de recherches historiques du Septentrion, 2004.

²² Chadeau Emmanuel, « Concorde » dans Barrière Jean-Paul (dir.), De Ferrière Marc (dir.), *Aéronautique, Marchés, Entreprises : Mélanges en mémoire d'Emmanuel Chadeau* Nouvelle éd., Lille, Publications de l'Institut de recherches historiques du Septentrion, 2004, pp. 111-141.

Concorde en apportant des précisions et des explications sur chaque aspect du programme. C'est pourquoi la lecture de cet article permet d'en comprendre les grandes lignes.

LE PROGRAMME AIRBUS

a. Une histoire politique du constructeur aéronautique

Dès la fin des années 1980 et encore aujourd'hui, plusieurs acteurs tels que les universitaires (historiens, géographes, sociologues, politologues etc.), journalistes et membres d'institutions aéronautiques (ingénieurs, aviateurs, directeurs financiers etc.) ont travaillé sur une histoire politique d'Airbus en abordant les politiques nationales et internationales mises en place autour du programme.

Pierre Müller est un politologue spécialiste de l'analyse des politiques publiques sectorielles et territoriales, directeur de recherche honoraire en sciences politiques au CNRS. Avec Bruno Jobert, il développe la notion de référentiel dans l'analyse cognitive des politiques publiques qui « tend à montrer que certains processus, comme la planification, développent des mécanismes de socialisation, qui peuvent déboucher sur un ensemble cognitif et normatif cohérent infusant les politiques publiques »²³. En 1989, il publie dans la revue *Politiques et management public*, l'article « La transformation des modes d'action de l'État à travers l'histoire du programme Airbus »²⁴, une synthèse de son ouvrage paru la même année, *Airbus, l'ambition européenne. Logique d'État et logique de marché*²⁵. Dans ces deux écrits, l'auteur explique la logique des politiques des États européens dans le domaine de l'aéronautique civile, leurs volontés ainsi que la force et le fonctionnement du GIE d'Airbus Industrie. Il décrit également les processus de décisions et leur articulation au sein du GIE, en mettant en avant les trois

²³ Surel Yves, « Approches cognitives », dans Laurie Boussaguet (éd.), *Dictionnaire des politiques publiques. 5^e édition entièrement revue et corrigée*, Presses de Sciences Po, 2019, pp. 87-94.

²⁴ Müller Pierre, « La transformation des modes d'action de l'État à travers l'histoire du programme Airbus », *Politiques et Management public*, vol.7, n°1, 1989, pp.247-272.

²⁵ Müller Pierre, *Airbus, l'ambition européenne. Logique d'État et logique de marché*, Paris, L'Harmattan, 1989.

référentiels liés aux acteurs du programme. Ainsi, la fonction commerciale assurée par Airbus Industrie se base sur le référentiel de « marché “pur” », les décisions politiques prises par les États sont liées au « référentiel d'autorité » et les industriels qui conceptualisent les aéronefs ont pour référentiel celui de « l'ingénieur »²⁶. Enfin, son article met en lumière les évolutions des politiques publiques des États européens quant à la mise en place, le financement et le fonctionnement des programmes aéronautiques civils nationaux et le programme Airbus. Les travaux de Pierre Müller sur ce programme et les logiques d'État qui y sont associées s'avèrent précieux pour comprendre les politiques, enjeux et actions menées par les acteurs au sein du constructeur européen.

Les travaux de Pierre Müller sont complétés par ceux de David Burigana qui développe de nouvelles thématiques dans ses recherches sur Airbus. En 2010, il prend part au colloque *Entreprises de hautes technologie, État et souveraineté depuis 1945*²⁷ dans lequel il présente la conférence *L'industrie aéronautique française et l'Europe depuis les années 1950 : entre ancrage territorial et coopérations internationales*. Quelques années auparavant, en 2007, il a rédigé l'article pour la revue *Journal of European Integration History*, l'article « L'Europe, s'envolera-t-elle ? Le lancement d'Airbus et le sabotage d'une coopération aéronautique « communautaire » (1965-1978) » dans lequel il revoit les raisons politiques de la réussite du programme, les projets et acteurs concurrents au constructeur européen comme les États-Unis ou Boeing ainsi que les incertitudes de la Grande-Bretagne et de l'Italie²⁸. Ainsi, son article s'ajoute aux travaux de Pierre Müller en abordant l'angle de la construction européenne et de la coopération aéronautique. Là où Pierre Müller s'intéresse aux propres intérêts des États de

²⁶ *Op.cit.*, Müller Pierre, « La transformation des modes d'action de l'état à travers l'histoire du programme Airbus », p. 261-262.

²⁷ Fridenson Patrick (dir.), Griset Pascal (dir.), *Entreprises de haute technologie, État et souveraineté depuis 1945 : Colloque des 8 et 9 février 2010*, Paris, Institut de la Gestion publique et du développement économique, 2013.

²⁸ Burigana David, « L'Europe, s'envolera-t-elle ? Le lancement de Airbus et le sabotage d'une coopération aéronautique “communautaire” (1965-78) », *Journal of European Integration History*, vol. 13, 2007, pp. 91-109.

participer au programme, David Burigana montre la diplomatie européenne à l'œuvre pour assurer le succès du projet.

En 1979, Jean Pierre Quittard, journaliste spécialiste des questions aéronautiques et militaires pour la chaîne de télévision TF1, publie *Airbus ou la volonté européenne*. Ouvrage dans lequel il parcourt l'histoire du constructeur européen en évoquant ses succès et déboires, ses problèmes financiers et ses relations compliquées avec les compagnies aériennes américaines. L'originalité de ce livre réside dans la pluralité de ses sources. En effet, Jean-Pierre Quittard s'est rendu aux États-Unis, au sein même des compagnies aériennes afin de consulter leurs archives et de recueillir divers témoignages sur le constructeur. Il a fait de même avec les acteurs européens (compagnies aériennes, constructeurs, industriels) qui ont pris part à l'aventure Airbus. Par cette méthode, Jean Pierre Quittard propose une histoire politique du constructeur européen basée sur des sources émanant aussi bien des participants au projet que de ses concurrents²⁹.

b. Une histoire industrielle

À partir des années 1990-2000, des auteurs proposent une histoire « industrielle » d'Airbus dans laquelle ils analysent les aspects techniques et industriels du constructeur européen comme le choix des moteurs, la répartition des charges de travail entre les États, les accords entre les industriels pour la réalisation de certaines pièces etc. Les universitaires font partie des auteurs essentiels qui ont contribué à la réalisation de cette histoire industrielle.

Emmanuel Chadeau, professeur d'histoire économique contemporaine à l'université de Lille III, est spécialiste de l'histoire de l'aviation. En 1992, il participe activement à la création de la revue *Entreprises et histoire* en devenant le trésorier de l'Association française pour l'histoire des entreprises, association chargée de la gestion de la revue. Sa carrière est ponctuée par la publication de plusieurs ouvrages sur l'histoire de l'aviation dont *De Blériot à Dassault, histoire de l'industrie aéronautique en France : 1900 – 1950* (1987), *Le Rêve et la*

²⁹ Quittard Jean Pierre, *Airbus ou la volonté européenne*, Paris, Editions France empire, 1979.

puissance : l'Avion et son siècle (1996). En 1994, il anime, au sein de l'Institut d'Histoire de l'Industrie, le colloque international *Airbus, un succès industriel européen. Industrie française et coopération européenne, 1965-1972* et publie l'année suivante les actes du colloque³⁰ avec plusieurs contributions de « pionniers » du programme Airbus, tels Henri Ziegler, René Bloch, Georges Ville, Jean Chamant, Roger Béteille ou encore Félix Kracht. Tout au long du colloque, les intervenants ont apporté leurs analyses et expériences dans la concrétisation du programme Airbus. Par sa précision et sa qualité, l'ouvrage est aujourd'hui une référence pour toute étude sur le projet Airbus.

Puis Marc-Daniel Seiffert continue cette histoire industrielle en abordant la compétitivité du constructeur. Celui-ci est chercheur en science de gestion à l'université de Reims-Champagne-Ardenne. Ses domaines de recherche portent sur les stratégies d'innovation, en particulier dans les secteurs de l'industrie aérospatiale, ferroviaire et automobile. Il est l'auteur, avec Med Kechidi, du livre *L'aéronautique mondiale : acteurs et stratégies* publié en 2016 et membre du comité de rédaction de la revue *Nacelles : passé et présent de l'aéronautique*. En 2010, il participe également au colloque *Entreprises de hautes technologie, État et souveraineté depuis 1945*³¹. Dans les actes du colloque publiés en 2013, le chercheur rédige l'article « Compétences et apprentissages dans l'industrie aéronautique : une grille d'analyse des origines de la compétitivité d'Airbus ». Il propose de revenir sur l'histoire d'Airbus en divisant celle-ci en trois périodes allant de « l'acquisition des compétences de bases portant sur les techniques » à « l'acquisition de compétences de base portant sur la commercialisation » et « l'acquisition de compétences de base portant sur l'organisation ». À travers ce découpage de l'histoire du constructeur, le chercheur analyse le développement d'Airbus en revenant sur les programmes précédents et sur les apprentissages qui

³⁰ Chadeau Emmanuel, et al. (édit), *Airbus, un succès industriel européen : industrie française et coopération européenne, 1965-1972*, Paris, Editions Rive droite, 1995.

³¹ Op.cit., Fridenson Patrick (dir.), Griset Pascal (dir.), *Entreprises de haute technologie, État et souveraineté depuis 1945 : Colloque des 8 et 9 février 2010*.

ont pu en être tirés tant sur le plan technique, que commercial ou structurel³². L'étude de Marc-Daniel Seiffert s'avère originale par son angle d'approche puisqu'elle offre une autre vision de l'histoire du constructeur en se concentrant sur les aspects industriels du constructeur sans en évoquer les aspects politiques.

Les chercheurs ne sont pas les seuls à participer à la production de cette histoire. D'autres acteurs membres du programme Airbus y ont pris part. C'est le cas de Georges Ville qui a consacré sa carrière au programme. Il a d'abord été ingénieur de marque (1962-1974), puis directeur financier d'Airbus Industrie (1974-1986) et directeur adjoint de la division Avions chez Aérospatiale jusqu'à sa retraite en 1998. En 2005, il rédige pour le COMAERO, l'ouvrage *Les avions civils. Tome II : Les programmes Airbus*, dans lequel il raconte l'histoire du programme. La spécificité de cet écrit se trouve dans la manière de proposer cette histoire. En effet, Georges Ville conçoit le programme Airbus comme un « enfant » qui grandit au fil du temps et cela se perçoit à travers les titres des chapitres. Ainsi le chapitre 1 intitulé « La gestation : de 1965 à 1968 » revient sur les préparatifs précédents le lancement officiel du programme. Le chapitre 2 « La naissance : de 1968 à 1970 » est consacré aux années de lancement du programme tandis que le chapitre 3 « L'enfance d'Airbus : de 1970 à 1974 » détaille les années de conception de l'A300B. Dans les chapitres 4 « La jeunesse d'Airbus : de 1974 à 1977 » et 5 « L'adolescence d'Airbus : de 1978 à 1985 », l'auteur aborde les années de développement du programme, les premières ventes, l'évolution de la gamme de produits etc. Enfin, le chapitre 6 « La majorité d'Airbus : de 1985 à 1998 » évoque les crises traversées par le constructeur européen, et son succès commercial³³. Bien que l'ouvrage soit rigoureux et détaillé, le lecteur peut percevoir, à travers les titres originaux des chapitres proposés par l'auteur, que ce dernier personnifie le programme. Par son expérience au sein du consortium européen, Georges Ville est

³² Seiffert Marc-Daniel, « Compétences et apprentissages dans l'industrie aéronautique : une grille d'analyse des origines de la compétitivité d'Airbus », dans Fridenson Patrick (dir), Girsset Pascal (dir), *Entreprises de haute technologie, État et souveraineté depuis 1945 : Colloque des 8 et 9 février 2010*, Paris, Institut de la Gestion publique et du développement économique, 2013, pp. 139-157.

³³ Ville Georges, *Les avions civils. Tome II : Les programmes Airbus*, Paris, Centre des hautes études de l'armement, Division Histoire de l'armement, 2005.

un témoin important de l'histoire d'Airbus et ses différentes publications sur le sujet sont indispensables pour toute étude sur le constructeur aéronautique.

c. Les « histoires d'Airbus »³⁴

Au cours des années 2000, un autre type d'histoire sur le constructeur voit le jour : les « histoires » d'Airbus. Destinées au grand public et réalisées par les journalistes spécialistes ainsi que les pionniers d'Airbus, ces histoires générales racontent les anecdotes sur le constructeur aéronautique et rendent accessibles à tous les raisons du succès du consortium.

Après avoir écrit *Concorde, la véritable histoire*, Pierre Sparaco publie en 2005, *Airbus, la véritable histoire* (une réédition est parue en 2022) dans lequel le journaliste, de la même manière que pour *Concorde*, propose l'histoire complète du constructeur. Il revient sur les débuts du programme, les projets qui le précèdent, les diverses tensions apparues etc. Le journaliste détaille et analyse chaque événement, question, problème rencontré par les acteurs du programme Airbus³⁵. Pour proposer cette « véritable histoire », Pierre Sparaco a constitué tout au long de sa carrière ses propres fonds d'archives, qu'il a ensuite légués au musée Aéroscopia à Blagnac où ils sont consultables aujourd'hui. Par la quantité de sources consultées et mobilisées, ce livre d'environ 800 pages peut sembler difficile à comprendre et ne s'adresser qu'à un public averti. Toutefois, le journaliste a réussi à simplifier cette histoire complexe et la rendre compréhensible par tous, tout en gardant une grande rigueur sur les faits énoncés. Ainsi à l'image de son livre sur *Concorde*, les recherches de Pierre Sparaco sur Airbus intègrent les travaux de référence sur le sujet, notamment ceux d'Emmanuel Chadeau, de Georges Ville ou de Pierre Müller.

D'autres pionniers du programme, proposent leurs versions de l'histoire et partagent leurs expériences liées à l'aventure Airbus. Tout au long de l'année 2006, Georges Ville publie dans la revue de l'Association Aéronautique et Astronautique

³⁴ Ville Georges, « Les histoires d'Airbus », *La lettre AAAF*, Association Aéronautique et Astronautique de France, n°1, janvier 2006, n°3, mars 2006, n°5, mai 2006, n°9, octobre 2006, n°10, novembre 6 décembre 2006, n°3, mars 2007.

³⁵ Sparaco Pierre, *Airbus. La véritable histoire*, Nouvelle éd., Toulouse, Privat, 2022.

de France (AAAF), une série d'articles intitulée « Les histoires d'Airbus ». Il s'agit d'une synthèse simplifiée de son livre *Les avions civils. Tome II : Les programmes Airbus* paru l'année précédente. L'auteur y reprend les grandes lignes de l'ouvrage jusqu'aux titres de ses chapitres, et apporte aux lecteurs des détails techniques simplifiés pour en faciliter la compréhension, par exemple en ajoutant des schémas, graphiques et notes complémentaires. Ainsi, Georges Ville propose aux lecteurs de la revue de revenir sur les grandes étapes du développement du constructeur et les difficultés qu'a connues le programme³⁶. Cet article permet de comprendre les grands points essentiels de l'histoire d'Airbus.

Enfin Bernard Ziegler, fils d'Henri Ziegler (ingénieur aéronautique et PDG de Sud Aviation) et chef pilote d'essais pour Airbus, fait paraître en 2008 *Les cow-boys d'Airbus – Carnet de bord d'un pilote*. Son livre n'est pas un ouvrage à vocation scientifique, il s'agit plutôt de mémoires. L'auteur ne revient que sur les faits majeurs du programme dont il se souvient et livre des anecdotes inédites liées aux essais en vol, aux relations entre les ingénieurs français et britanniques, etc.³⁷ L'auteur propose sa version de l'histoire, son vécu de l'aventure Airbus et c'est en cela que cet ouvrage est intéressant. C'est un récit de « l'intérieur » qui offre la possibilité de compléter la vision globale de l'histoire d'Airbus en apportant le témoignage – certes partiel et peu objectif – d'un des acteurs du programme. Cependant, ce type d'ouvrage est à utiliser avec précaution en raison du manque d'objectivité et d'une sélection des informations qui a pu être faite au moment de la retranscription des faits.

UNE HISTOIRE DIPLOMATIQUE INEDITE A FAIRE

L'histoire du programme Airbus est récente puisque le programme fêtera ses 55 ans en 2024. Bien qu'ayant fait l'objet de nombreuses études, son histoire reste à enrichir. De fait, en s'intéressant à celle-ci, l'on s'aperçoit que des « difficultés » apparaissent pour accéder aux ouvrages, en particulier ceux rédigés

³⁶ *Op.cit.*, Ville Georges, « Les histoires d'Airbus ».

³⁷ Ziegler Bernard, *Les cow-boys d'Airbus – Carnet de bord d'un pilote, 1972-1997*, Toulouse, Privat, 2008.

en langue étrangère ou par les journalistes (et membres du programme). Ces livres sont rares et difficiles d'accès car ils ont été produits en quantité limitée et ne correspondent pas complètement aux types d'ouvrages conservés dans les bibliothèques universitaires. De même, en étudiant les différentes recherches menées sur le programme Airbus, il est possible de constater la présence d'une forme d'intertextualité entre elles. En effet, chaque auteur fait référence aux travaux des uns et des autres, notamment ceux d'Emmanuel Chadeau ou de David Burigana, de fait les recherches tournent souvent autour des mêmes sujets.

Toutefois, compte tenu des thématiques abordées dans ces différentes recherches, il semble possible et intéressant de traiter l'histoire d'Airbus en analysant les archives diplomatiques et en étudiant le point de vue des États européens lors de la création et du développement du programme. Il s'agit là de la principale problématique de cette étude : comprendre comment ces capitales européennes ont accueilli le projet Airbus. De même chaque État a mené, au préalable, des études au sein de leurs ministères pour déterminer l'impact du programme dans les secteurs économiques, industriels etc. Ainsi, ce processus de réflexion et de décision autour d'une potentielle participation au projet, qui s'entrevoit dans les archives diplomatiques, est un point qui mérite une étude. Par ailleurs, la plupart des études sur Airbus occultent le rôle des acteurs diplomatiques, notamment les ambassadeurs, dans la création du programme et une grande partie du public voit les ambassades comme des lieux de négociations politiques oubliant dès lors que celles-ci interviennent également lors des projets économiques intergouvernementaux d'ampleur tel que le programme Airbus. Une autre des problématiques de ce mémoire sera donc de déterminer le rôle de ces ambassadeurs dans la mise en œuvre du programme Airbus en cernant l'importance de leur travail d'informateurs pour le ministère des Affaires étrangères.

BIBLIOGRAPHIE

LES COOPERATIONS ECONOMIQUES ENTRE ÉTATS EUROPEENS

- Badel Laurence, *Diplomatie et grands contrats : L'État et les marchés extérieurs au XX^e siècle*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2010, notamment « Chapitre 9. La coopération, une déclinaison du “ néobilatéralisme ” », p. 333-396.
- Badel Laurence, « Diplomatie et entreprises en France au XX^e siècle », *Les cahiers Irice*, vol. 3, n°1, 2009, p. 103-128.
- Badel Laurence, *Diplomaties européennes. XIX^e-XXI^e siècle*, Paris, Presses de Sciences Po, 2021.
- Beckouche Pierre, *La nouvelle géographie de l'industrie aéronautique européenne. Entre monde et nations*, Paris, L'Harmattan, coll. « Géographies en liberté », 1996.
- Bonnaud Laurent, *France – Angleterre, un siècle d'Entente cordiale 1904-2004*, Paris, L'Harmattan, 2004.
- Burigana David, « Toujours troisième ? La République Fédérale et la survivance technologique de l'“ espace aérien européen ” du bilatéralisme à Airbus, entre rêve intégrationniste et pratique intergouvernementale (1959-1978) », dans J. Elvert, S. Schirmann (dir.), *Zeiten im Wandel : Deutschland im Europa des 20. Jh.*, Bruxelles, PIE-Peter Lang, 2008, p. 177-196.
- Burigana David, « L'Europe s'envolera-t-elle ? Le lancement d'Airbus et le sabordage d'une coopération aéronautique “communautaire” (1965-1978) », *Journal of European Integration History*, vol. 13, 2007, p. 91-109.
- Burigana David, « L'accord SNECMA/General Electric et les origines de CFM International. Succès « global » franco-... ou euro-américain ? Les dessous diplomatiques d'une affaire techno-industrielle », *Histoire, économie & société*, vol. 29, no. 4, 2010, p. 85-101.

- Burigana David, Deloge Pascal, « Introduction. Les coopérations aéronautiques en Europe dans les années 1950-1980 : une opportunité pour relire l'histoire de la construction européenne ? », *Histoire, économie & société*, vol. 29, n°4, 2010, p. 3-18.
- Burigana David, Laborie Léonard, « Airbus : du bus de l'air au symbole de l'Europe industrielle », *Encyclopédie d'histoire numérique de l'Europe* [en ligne], 15 janvier 2021, URL : <https://ehne.fr/fr/node/21469>.
- Burigana David, « L'industrie aéronautique française et l'Europe depuis les années 1950 : entre ancrage territorial et coopérations internationales », dans *Entreprises de haute technologie, État et souveraineté depuis 1945 : actes du colloque des 8 et 9 février 2010*, édités par Patrick Fridenson et Pascal Griset, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2013, p. 283-297.
- Commission des communautés européennes, *La coopération industrielle avec les pays d'Europe centrale et orientale*, Bruxelles, Commission des Communautés européennes, 1995.
- Domini Alberto, Chicot Julien, *Case Study Report : From Concorde to Airbus*, Brussels, European Commission, février 2018, DOI : 10.2777/969641.
- Duroselle Jean-Baptiste, Kaspi André, *Histoire des Relations internationales de 1945 à nos jours*, Paris, Armand Colin, 2004, notamment « Troisième partie, Acteurs et facteurs internationaux de 1989 à nos jours, Chapitre 3 : L'Union européenne », p. 430-515.
- Folliot Michel G., *Les relations aériennes internationales*, Paris, A. Pedone, 1985.
- Hébert Jean-Paul, *Histoire de la coopération européenne dans l'armement*, Paris, CNRS Editions, 2004.
- Soutou Georges-Henri, « Les Présidents Charles de Gaulle et Georges Pompidou et les débuts de la coopération politique européenne : du Plan Fouchet au Plan Fouchet *Light*. », *Relations Internationales* [en ligne], n°140, 2009, p. 3-18, DOI : 10.3917/ri.140.0003.

- Vayssière Bertrand, « Airbus, un envol pour l'Europe ? », *Nacelles* [en ligne], novembre 2021, URL : <https://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/1472>.
- Vellas Pierre (dir.), *La Coopération internationale entre industries aéronautiques et spatiales*, Paris, A. Pedone, 1995.
- Warlouzet Laurent, « Airbus, modèle ou exception pour les ambitions industrielles européennes ? (1967-1984) », *Nacelles* [en ligne], novembre 2021, URL : <https://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/1486>.
- Warlouzet Laurent, « Europe de la concurrence et politique industrielle communautaire La naissance d'une opposition au sein de la CEE dans les années 1960 », *Histoire, économie & société*, vol. 27, n° 1, 2008, p. 47-61.

LES PROJETS INTERETATIQUES AVANT AIRBUS

- Chadeau Emmanuel, « Concorde » dans Barrière Jean-Paul (dir.), De Ferrière Marc (dir.), *Aéronautique, Marchés, Entreprises : Mélanges en mémoire d'Emmanuel Chadeau (présentation, édition et recueil d'articles d'Emmanuel Chadeau et d'historiens, témoignages, bibliographie)*, Nouvelle éd., Lille, Publications de l'Institut de recherches historiques du Septentrion, 2004, p. 111-141.
- Latreille Bernard, *Les avions civils. Tome I : La conduite des programmes civils*, Paris, Centre des hautes études de l'armement, Division Histoire de l'armement, 2005, notamment « Chapitre 4. Le programme Mercure », p.63-88.
- Sparaco Pierre, *Airbus, la véritable histoire*, Nouvelle éd., Toulouse, Privat, 2022, notamment « Chapitre 5. Le vrai départ », p.225.
- Sparaco Pierre, *Concorde, la véritable histoire*, Nouvelle éd., Paris, Larivière, 2003.
- Touscoz Jean, « La coopération aéronautique franco-britannique : l'affaire Concorde », dans *Annuaire français de droit international*, vol. 11, 1965, p. 174-192.
- Vielle Bruno, *Dassault Mercure : Le chasseur d'Air Inter*, Mérignac, CAEA, 2014.

LE PROGRAMME AIRBUS ET SES « HISTOIRES »

- Burigana David, « L'Europe s'envolera-t-elle ? Le lancement d'Airbus et le sabordage d'une coopération aéronautique "communautaire" (1965-1978) », *Journal of European Integration History*, vol. 13, 2007, p. 91-109.
- Chadeau Emmanuel, *et al.* (édit), *Airbus, un succès industriel européen : industrie française et coopération européenne, 1965-1972*, Paris, Editions Rive droite, 1995.
- Gunston Bill, *Airbus, the European Triumph*, Londres, Osprey, 1988.
- Lynn Matthew, *Birds of Prey, Boeing vs Airbus*, New York, Four Wall Eight Windows, 1997.
- Müller Pierre, « La transformation des modes d'action de l'État à travers l'histoire du programme Airbus », *Politiques et Management public*, vol.7, n°1, 1989, p. 247-272.
- Müller Pierre, *Airbus, l'ambition européenne. Logique d'État et logique de marché*, Paris, L'Harmattan, 1989.
- Picq Jean, *Les ailes de l'Europe : l'aventure de l'Airbus*, Paris, Fayard, 1990.
- Quittard Jean Pierre, *Airbus ou la volonté européenne*, Paris, Editions France empire, 1979.
- Rifkin Jeremy, *The European Dream*, New York, Jeremy P. Tarcher/Penguin, 2004.
- Seiffert Marc-Daniel, « Compétences et apprentissages dans l'industrie aéronautique : une grille d'analyse des origines de la compétitivité d'Airbus », dans Fridenson Patrick (dir), Girsset Pascal (dir), *Entreprises de haute technologie, État et souveraineté depuis 1945 : actes du colloque des 8 et 9 février 2010*, Paris, Institut de la Gestion publique et du développement économique, 2013, p. 139-157.
- Sparaco Pierre, *Airbus. La véritable histoire*, Nouvelle éd., Toulouse, Privat, 2022.
- Staniland Martin, *Governments Bords, Air Transport and the State in Europe*, Lanham (Maryland), Rowman & Littlefield Publishers, 2003.

- Ville Georges, « Les histoires d’Airbus », *La lettre AAAF*, Association Aéronautique et Astronautique de France, n°1, janvier 2006, n°3, mars 2006, n°5, mai 2006, n°9, octobre 2006, n°10, novembre 6 décembre 2006, n°3, mars 2007.
- Ville Georges, *Les avions civils. Tome II : Les programmes Airbus*, Paris, Centre des hautes études de l’armement, Division Histoire de l’armement, 2005.
- Ziegler Bernard, *Les cow-boys d’Airbus – Carnet de bord d’un pilote, 1972-1997*, Toulouse, Privat, 2008.

LES AMBASSADES

- Amigues Louis, *et al.* « Chapitre I. Un réseau diplomatique et consulaire en constante adaptation », dans Maurice Vaisse éd., *Diplomatie française. Outils et acteurs depuis 1980*, Paris, Odile Jacob, 2018, p. 221-242.
- Bellat Fabien, *Ambassades françaises du XXème siècle*, Paris, Editions du patrimoine - Centre des monuments nationaux, 2020.
- Broquet Virginie, *Sur la route des ambassades de France*, Paris, MEAE et les Editions de la Martinière, 2021.
- Delcorde Raoul, *La diplomatie d’hier à demain. Essai politique*, Mardaga, 2021.
- Kessler Marie-Christine, *Les ambassadeurs*, Presses de Sciences Po, 2012, notamment « Chapitre 9. L’ambassade comme organisation », p. 355-371.
- Seydoux de Clausonne François, *Mémoires d’outre-Rhin*, Paris, B. Grasset, 1975.

ÉTAT DES SOURCES

Les sources consultées et étudiées dans ce mémoire de recherche sur le programme Airbus sont toutes issues des centres des archives diplomatiques de Nantes et de La Courneuve.

LES SOURCES CONSERVEES AU CENTRE DES ARCHIVES DIPLOMATIQUES DE NANTES

Au centre des archives diplomatiques de Nantes (CADN) est conservé l'ensemble des archives rapatriées des postes diplomatiques français comprenant les ambassades, les consulats ainsi que les archives des protectorats.

a. L'ambassade de France à Bonn (République Fédérale d'Allemagne)

La RFA est, avec la France, l'un des États fondateurs du programme Airbus. Elle est présente dès le début du projet puisqu'elle est l'un des membres signataires du « Protocole d'accord lançant la phase de définition du projet d'Airbus Européen » en 1967 et de l'accord intergouvernemental pour le développement et la production de l'A300B en 1969. Les signatures de ces accords entraînent la production d'une grande quantité d'archives diplomatiques, notamment par les ambassadeurs de France qui se succèdent à Bonn. Les fonds d'archives de l'ambassade de France à Bonn contiennent, dans la série « Affaires économiques », sous-série « Économie mondiale », quatre cartons consacrés au programme allant de l'année 1965 à l'année 1989. Les archives évoquent notamment les questions concernant la participation financière de la RFA au programme, l'intégration de nouveaux États dans le GIE ou encore les divergences entre la France et l'Allemagne autour du programme A320.

Tableau des archives de l'ambassade de France à Bonn relatives au programme Airbus : Tableau 1

Côte et dates de l'inventaire	Série et sous séries	Description carton	Dates
FR MAE 105PO/1999038/1-543, (1955-1989)	<u>Série</u> : « Affaires économiques » <u>Sous-série</u> : « Economie mondiale » <u>Section</u> : « dossier général (concernant plusieurs ou tous les pays) »	« Airbus », n° 373, 105PO/1999038/373	1965-1978
		« Airbus » n° 374, 105PO/1999038/374	1979-1984
		« Airbus » n° 375, 105PO/1999038/375	1984-1987
		« Airbus » n° 376, 105PO/1999038/376	1987-1989

b. L'ambassade de France à Londres (Grande-Bretagne)

Les archives de l'ambassade de France en Grande-Bretagne présentent un grand intérêt puisque le pays était, lui aussi, l'un des membres signataires du « Protocole d'accord lançant la phase de définition du projet d'Airbus Européen » en 1967, avant de quitter le programme en 1969 puis de revenir au sein du consortium en 1978. Par conséquent, les archives diplomatiques contiennent les traces de l'engagement de la Grande-Bretagne, de son désistement et des raisons de celui-ci, ainsi que les documents relatifs aux conditions de son retour dans le programme Airbus. Ces archives sont conservées dans deux séries différentes :

« Économie et questions sociales » et « Économie et finances » et couvrent principalement la période 1970-1979.

Tableau des archives de l'ambassade de France à Londres relatives au programme Airbus : Tableau 2

Côte et dates de l'inventaire	Série et sous-série	Description carton	Dates
FR MAE 378PO/8/1-643, 1970-1979	<u>Série</u> : « Economie et questions sociales » <u>Sous-série</u> : « Aéronautique »	« Programme Airbus », 378PO/8/139	1970- 1974
	<u>Série</u> : « Economie et finances »	« Airbus », 378PO/8/476	1975-1979

c. L'ambassade de France à Madrid (Espagne)

L'Espagne est un acteur majeur du programme Airbus puisqu'il intègre le GIE Airbus Industrie le 23 décembre 1971, soit environ un an après sa création, le 18 décembre 1970. À ce titre, un important travail diplomatique prend forme avant et après l'entrée du pays dans le consortium, produisant ainsi une conséquente quantité d'archives. De fait, les fonds d'archives de l'ambassade de France à Madrid conservent un carton intitulé « Coopération Airbus » (396PO/F/333) provenant de la série 1 « Affaires politiques en Espagne et situation de la représentation française » (FR MAE 396PO/F/1-1476, 1943-1978). Ce carton rassemble, sur la période mars 1969 – novembre 1978, tous les documents concernant, entre autres, l'intégration de l'Espagne dans le GIE Airbus Industrie et la crise avec la compagnie aérienne espagnole Iberia.

Tableau des archives de l'ambassade de France à Madrid relatives au programme Airbus : Tableau 3

Côte et dates de l'inventaire	Série et sous-série	Description carton	Dates
FR MAE 396PO/F/1-1476, 1943-1978	Série 1 : « Affaires politiques en Espagne et situation de la représentation française »	« Coopération Airbus », 396PO/F/333	Mars 1969 - Novembre 1978

d. L'ambassade de France à Rome (Italie)

Dans cette étude, l'Italie occupe une place à part. En effet, le pays s'intéresse au projet d'Airbus dès 1967 et envisage de rejoindre le programme (qu'elle intègre finalement seulement à la fin des années 1990). Par ailleurs, l'Italie est – comme les autres pays cités précédemment – le théâtre de la rivalité Airbus-Boeing puisque les deux constructeurs tentent chacun de convaincre le gouvernement italien et ses compagnies aériennes de la supériorité de ses aéronefs mais aussi de prendre part à la construction d'un avion en coopération intergouvernementale. De fait, de nombreux télégrammes provenant de l'ambassade de France à Rome se retrouvent dans les archives des ambassades de Bonn, Londres et Madrid. Toutefois, les archives de l'ambassade de France à Rome – concernant les périodes 1969 - 1972 et 1972 - 1980 – ne sont pas très fournies et ne comprennent que quelques petits dossiers classés au milieu de cartons relatifs à l'aviation civile. Ces dossiers présentent cependant un intérêt puisqu'ils permettent de suivre de près les

négociations menées entre la compagnie aérienne Alitalia et le constructeur aéronautique américain Boeing.

Tableau des archives de l'ambassade de France à Rome relatives au programme Airbus : Tableau 4

Côte et dates de l'inventaire	Série et sous-série	Description carton	Dates
FR MAE 579PO/3/1-187, 1969-1980	<u>Série</u> : « Relations économiques »	« Aviation civile » n° 67, 579PO/3/67	1969-1971
	<u>Sous-série</u> : « Transports internationaux, communications »	« Aviation civile », n° 68, 579PO/3/68	1972-1980

LES SOURCES CONSERVEES AU CENTRE DES ARCHIVES DIPLOMATIQUES DE LA COURNEUVE

Le centre des archives diplomatiques de La Courneuve conserve principalement les fonds de l'administration centrale, les archives de l'occupation française en Allemagne et en Autriche ainsi que les archives personnelles de diplomates et d'hommes d'État.

Dans ces archives se trouvent les fonds d'archives de la direction des affaires économiques et financières, la série « Affaires économiques/ Aviation civile » qui en fait partie est intéressante. Celle-ci comprend une sous-série intitulée « Bureau de l'Aviation civile/ accord, suivi des accords » qui recense un grand nombre d'archives sur le programme Airbus. Elle contient une petite partie de la correspondance diplomatique reçue au ministère des Affaires étrangères, des comptes-rendus de réunions sur le programme Airbus, des copies des textes des différents accords signés par les membres du GIE Airbus Industrie, ou encore des notes et memento pour les ambassadeurs ou les ministres.

*Tableau des archives diplomatiques conservées à La Courneuve relatives
au programme Airbus : Tableau 5*

Côte et dates de l'inventaire	Séries	Sous-séries	Carton et côte de commande	Dates extrêmes cartons
FR MAE 1977 INVA, 1946- 1986	« Affaires économiques / Aviation civile »	« Bureau de l'Aviation civile / Accord, suivi des accords »	n° 55 : « Airbus » 1977INVA/55	Décembre 1965- Septembre 1967
			n° 56 : « Airbus » 1977INVA/56	Décembre 1967- Novembre 1970
			n° 57 : « Airbus » 1977INVA/57	Juin 1969- Décembre 1972
			n° 58 : « Airbus » 1977INVA/58	Décembre 1972- Décembre 1973
FR MAE 1978INVA, 1945-1991	« Affaires économiques / Aviation civile »	« Bureau de l'Aviation civile / Accord, suivi des accords »	n° 266 : « Airbus », 1978INVA/266	Mai 1969- Août 1970
			n° 284 : « Airbus », 1978INVA/284	Juin 1981- Décembre 1991

ÉTUDE DE CAS : GENESE ET PREMIERS PAS D'AIRBUS INDUSTRIE

Le programme Airbus est une coopération aéronautique intergouvernementale née au milieu des années 1960. Celle-ci vise à concurrencer les entreprises aéronautiques américaines – telles que Boeing et McDonnell Douglas – leaders du marché mondial, à rendre l'Europe indépendante vis-à-vis des États-Unis et proposer un appareil adapté aux besoins du marché. À l'origine, il s'agit d'un projet bilatéral entre la Grande-Bretagne et la France pour tenter de proposer une réponse aux besoins des compagnies aériennes européennes. Profitant de leur expérience acquise grâce au programme Concorde, les gouvernements français et britannique étendent leur partenariat à un programme aéronautique civil de transport de masse moins expérimental que le Concorde. Contrairement à l'Oiseau blanc, qui est un avion d'une grande complexité technologique, l'Airbus doit être un avion classique dans sa conception et similaire aux modèles déjà existants. Entre 1966 et 1971, la République Fédérale d'Allemagne (1966), les Pays-Bas (1970) et l'Espagne (1971) rejoignent le projet, tandis que la Grande-Bretagne s'en retire dès 1969. Le projet devient alors un programme intergouvernemental défini, géré par le consortium Airbus Industrie fondé en 1970.

L'histoire du constructeur européen a beaucoup été travaillée par différents acteurs tels que les universitaires (David Burigana ou encore Emmanuel Chadeau), les journalistes (comme Jean-Pierre Quittard) et les membres fondateurs du programme (George Ville, Henri Ziegler, Bernard Latreille etc.). Tous proposent, à partir de l'étude de sources gouvernementales et industrielles, une histoire du constructeur aéronautique en abordant tantôt l'angle historique, tantôt l'angle de la construction européenne ou encore l'angle industriel. Cependant, peu d'entre eux abordent l'angle diplomatique. Or, dans cette coopération intergouvernementale, les diplomates ont joué un rôle essentiel notamment lors des moments de négociations des accords intergouvernementaux ou à l'occasion des contrats de

ventes et des crises. De fait, cette étude de cas porte sur l'étude du rôle des diplomates dans cette coopération et cela à partir des archives des ambassades de France à Londres, Madrid, Bonn et Rome conservées aux Centres des Archives Diplomatiques de Nantes et de La Courneuve. Ces archives permettront, d'abord l'histoire du constructeur européen par une approche diplomatique et de comprendre les dessous du fonctionnement de cette coopération intergouvernementale. De plus, elles contribueront à déterminer le rôle des diplomates dans la mise en œuvre du programme Airbus en cernant l'importance de leur travail d'informateurs pour le ministère des Affaires étrangères.

Pour ce faire, cette étude de cas se concentrera sur les années 1967 - 1984, correspondant à la période comprise entre l'année de signature du premier accord lié au programme Airbus, le « Protocole d'accord lançant la phase de définition de l'Airbus européen » et l'année de lancement du programme A320. Un programme très important pour le consortium européen, puisqu'il marque un tournant dans l'affirmation du constructeur européen face à ses homologues américains. Cette étude de cas portera sur la genèse du programme Airbus afin de mettre en lumière le rôle des ambassadeurs dans le succès des débuts du programme. Pour cela, il sera nécessaire de revenir sur les premiers temps du projet, les premiers accords qui ont lancé le programme et créé le consortium Airbus Industrie. Il s'agira également d'étudier, d'un point vu diplomatique, deux crises majeures connues par le constructeur européen que sont le départ de la Grande-Bretagne et la dénonciation du contrat par la compagnie aérienne nationale espagnole IBERIA.

CHAPITRE 1 - LA NAISSANCE D'AIRBUS INDUSTRIE

Airbus Industrie est aujourd'hui un des leaders mondiaux dans le domaine de l'aéronautique. Il résulte d'un long travail des gouvernements français, anglais et allemand, de leurs représentants, tels que les ambassadeurs ou les conseillers, et des industriels. Tous ont œuvré pour développer un avion européen capable de mettre sur le devant de la scène internationale l'industrie européenne. Leur projet a abouti à la signature de différents accords et à la création d'un consortium européen solide dont il semble intéressant d'en étudier la structure interne, celle-ci ayant fortement contribué au succès du programme.

Avant tout, il convient d'expliquer la différence entre certains termes employés dans cette étude de cas. En effet, les différents écrits sur le constructeur aéronautique (livres, articles de presse, archives diplomatiques) emploient différents termes très similaires pour évoquer le programme Airbus. L'on parle ainsi d'« Aérobus », de « Bus de l'air », d'« Airbus européen », ou encore d'« Airbus ». Ces termes désignent tous le programme Airbus, les deux premiers étant les termes génériques français pour qualifier le programme, tandis qu'« Airbus » correspond à la version anglaise du projet. Georges Ville explique ainsi l'origine du choix du nom d'Airbus pour désigner le programme européen :

« Le transport aérien (encore très élitiste) est envisagé avec une orientation populaire : pour marquer cette volonté, les termes « aérien » et « bus » sont associés pour donner « Aérobus » en France et « Airbus » au Royaume-Uni ; en 1967 après de longues discussions sur l'opportunité ou non de conserver ce terme (considéré comme repoussoir par de nombreux experts commerciaux), la dénomination « Airbus » mieux perçue dans la plupart des langues est définitivement retenue »¹.

Dans les archives diplomatiques issues des ambassades françaises, le terme « Aérobus » est utilisé entre 1965 et 1967. Puis les ambassadeurs français se

¹ Ville Georges, *Les avions civils. Tome II : Les programmes Airbus*, Paris, Centre des hautes études de l'armement, Division Histoire de l'armement, 2005, p5.

conformement aux volontés des autres partenaires (la Grande-Bretagne et la République Fédérale d’Allemagne) et emploient le terme « Airbus ».

a. Du protocole d’accord tripartite de 1967 au lancement officiel du programme Airbus en 1969

Le 26 juin 1967, les gouvernements français, anglais et allemand signent le « Protocole d’accord lançant la phase de définition du projet d’Airbus Européen »². Ce protocole a pour objectif de concevoir et produire un avion européen capable de concurrencer les programmes américains. Toutefois, ce protocole ne part pas de rien, il résulte d’études préalables réalisées par différents industriels français, anglais et allemands afin d’établir une base de travail pour l’Airbus européen. Le déroulé des négociations peut être suivi dans les archives diplomatiques. En effet, les ambassadeurs des différents États concernés par le programme Airbus ont régulièrement échangé sur l’avancée du projet et ont permis de rédiger, entre autres, des comptes rendus de réunion et donc de préparer les accords intergouvernementaux du programme Airbus.

1. Le groupe de travail franco-britannique

Au cours de l’année 1965, les gouvernements français et britannique créent un groupe de travail franco-britannique « pour étudier d’une part le marché d’un avion gros porteur pour étapes courtes et d’autre part la possibilité de satisfaire le besoin correspondant sur la base d’une collaboration européenne »³. Ce groupe de travail, supervisé par Marc Jacquet, ministre français des Travaux publics et des Transports et Thomas Fraser, ministre britannique responsable des Transports, a pour but de définir les besoins de l’Europe dans le domaine de l’aéronautique et de répondre aux demandes des compagnies aériennes européennes qui souhaitent le développement d’un appareil adapté au marché européen :

² Voir annexe 1.

³ CADN, fonds ambassade de France à Bonn, 105PO1999038/373, télégramme de Bernard Latreille au ministre allemand des Finances, du 03/03/1966.

« À l'initiative d'Air France et de son directeur général, l'IGA Joseph Roos, un symposium réunit à Londres en octobre 1965 onze compagnies européennes et les constructeurs français, britanniques et allemands ; les discussions convergent vers un besoin d'avions " gros porteur " de 200 à 300 sièges adaptés aux liaisons domestiques européennes »⁴.

Un an plus tard, en 1966, le groupe de travail franco-britannique apporte les premiers résultats de ses recherches et montre qu'« un marché important pour un avion européen à réaction, capable d'emporter 200 à 225 passagers sur des étapes courtes dans les premières années 1970 » existe⁵. Outre l'étude des aspects techniques de ce type d'appareil, le groupe de travail a analysé les coûts d'exploitation, la rentabilité théorique du projet et sa potentielle date de mise en service, en 1972. Par ailleurs, il a réalisé cette étude en prenant en compte la participation de la République Fédérale d'Allemagne qui souhaite s'investir dans le projet de construction de l'Airbus.

La RFA a mené des études similaires au groupe de travail franco-britannique et annonce officiellement vouloir prendre part au projet le 24 décembre 1965. Sa demande est prise en compte par les ministres français et anglais qui, à la suite de la réunion interministérielle du 17 février 1966, autorisent la RFA à prendre part au programme Airbus et s'engagent à lui envoyer une note sur l'avancée du projet avant le 15 mars de la même année⁶. Dans son télégramme daté du 3 mars 1966, Bernard Latreille, ingénieur en chef de l'Air au secrétariat général à l'aviation civile, rend compte au ministre allemand des Finances des avancées des recherches du groupe de travail et mentionne qu'environ 20 % de la conception de l'appareil est laissée pour un autre partenaire, en l'occurrence la RFA, puisque « les Ministres français et britannique envisagent de faire prendre en charge 40 % de la mise au

⁴ Ville Georges, *Les avions civils.*, p.9.

⁵ CADN, fonds ambassade de France à Bonn, 105PO1999038/373, télégramme de Bernard Latreille au ministre allemand des Finances, du 03/03/1966.

⁶ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/55, projet de compte rendu de la rencontre franco-britannique entre messieurs Pisani et Mulley, le 17 février 1966 à Paris, du 21/02/1966.

point par chacun de leurs pays, ce qui laisse une part importante à la participation d'autres pays »⁷.

À la suite de cette autorisation, une première rencontre tripartite est organisée au Ministère Fédéral de l'Économie, le 9 mars 1966 réunissant, pour la partie française des représentants de l'ambassade de France à Bonn et des membres du Secrétariat général à l'aviation civile, pour la partie anglaise, un représentant de l'ambassade de Grande-Bretagne à Bonn ainsi que des émissaires du ministère de l'aviation. La RFA, étant quant à elle représentée par des membres du ministère de l'Économie, dont son directeur, un représentant du groupe de travail allemand « Airbus » et un membre du ministère des Transports. Cette réunion permet d'évoquer les conditions de participation de l'État allemand au programme et les éventuelles remarques que celui-ci pourrait faire sur les caractéristiques de l'appareil. Les Allemands participeraient au programme à hauteur de 20% en tant que partenaire et non comme sous-traitant. De même, ils souhaiteraient se concentrer sur le développement de la cellule en raison du développement insuffisant de leurs industries des moteurs et des équipements⁸.

C'est au cours de cette première réunion que les premières divergences d'opinions apparaissent. Si la délégation allemande réaffirme son intention de prendre part au développement et à la construction de l'appareil, elle constate que les groupes de travail n'ont pas identifié les mêmes besoins et note quelques différences entre les propositions allemandes et franco-britanniques, notamment sur la capacité de l'avion (300 places contre 225) et sa date de mise en service (1974 contre 1972)⁹. Au fil des réunions, les trois gouvernements tentent de s'accorder sur les caractéristiques techniques, la capacité, le rayon d'action, la motorisation de l'appareil et choisissent les industriels chargés de la conception et de la fabrication

⁷ CADN, fonds ambassade de France à Bonn, 105PO1999038/373, télégramme de Bernard Latreille au ministre allemand des Finances, du 03/03/1966.

⁸ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/55, compte rendu de la rencontre franco-anglo-allemande sur l'Airbus au Ministère Fédéral de l'Économie, à Bonn le 9 mars, du 09/03/1966.

⁹ *Ibid.*

des aéronefs. Ainsi, les sociétés Sud-Aviation (France), Hawker Siddeley Aviation (Grande-Bretagne) et Deutsche Airbus (République Fédérale d'Allemagne) fondée en 1966 et regroupant les entreprises Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB), Dornier et Vereinigte Flugtechnische Werke (VFW) sont désignées par leurs gouvernements respectifs pour la mise en œuvre du programme Airbus. À l'occasion d'une réunion entre les industriels, le 12 octobre 1966, les partenaires anglais et allemand souhaitent que la maîtrise d'œuvre du programme soit confiée à Sud-Aviation et donc à son président, le général André Puget. En d'autres termes, l'entreprise Sud-Aviation est responsable du bon déroulé du développement et de la construction de l'Airbus. Ce choix n'est pas anodin, puisque les industriels anglais et allemands considèrent que Sud-Aviation est la plus apte à gérer le programme « en raison de sa grande expérience et de son esprit de coopération internationale maintes fois démontré »¹⁰. En parallèle du développement du projet par les industriels, les trois gouvernements souhaitent faire un choix commun d'avions intérimaires utilisés par leurs compagnies nationales en attendant la mise en service des Airbus. Cette décision va être source de désaccords entre les États : les Français et les Allemands préfèrent utiliser des Boeings, des avions américains, tandis que les Britanniques souhaitent l'emploi des VC-10, des avions de la British Aircraft Corporation (BAC).

Dans les premières années du projet Airbus, les ambassadeurs ont joué un rôle plutôt minime. Ils ont principalement été un relais entre les États afin de tenir informé chaque État membre participant au projet de l'avancée des études. De même, les archives diplomatiques sur cette première période (1965 - début 1967) sont, en grande partie, des comptes rendus de réunions envoyés par le secrétariat général à l'aviation civile, des lettres entre ministres ou encore des informations concernant la tenue de rendez-vous. Les ambassadeurs ne sont donc pas encore complètement intégrés dans le projet. Ce n'est qu'à partir de 1967 et de la

¹⁰ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/55, lettre du général Puget au ministre des Armées, du 26/10/1966.

préparation du premier protocole d'accord entre les États, que les ambassadeurs commencent à participer un peu plus au programme.

2. Le « Protocole d'accord lançant la phase de définition du projet de l'Airbus Européen »

Signé à Bonn le 26 septembre 1967 par les gouvernements français, anglais et allemand, ce protocole d'accord entend établir les bases juridiques pour la première phase de développement de l'Airbus européen, du 25 juillet 1967 au 31 juillet 1968. À l'issue de cette première phase, les gouvernements se réuniront à nouveau et décideront de la poursuite ou non du projet. Ce protocole définit notamment les principales caractéristiques de l'avion en accord avec les besoins des compagnies aériennes. Ainsi, l'Airbus européen sera un avion court et moyen-courrier, de 250 à 300 places avec un rayon d'action de 2000 km et mis en service au plus tard en 1973.

Dans cet accord les gouvernements signataires sont désignés comme les « Gouvernements Associés » et les industriels chargés de la conception et de la réalisation du projet sont les « Contractants Associés ». Une partie est responsable du développement de la cellule de l'avion et l'autre des moteurs. Les Contractants Associés pour la cellule sont les industriels Sud-Aviation (société française), Hawker Siddeley Aviation (industriel anglais) et Deutsche Airbus (groupement d'industriels allemands). La société Sud Aviation est désignée comme maître d'œuvre de la cellule et « chargée de la direction du travail d'études, de la direction des essais au sol et en vol [...], et de l'organisation de la production en série »¹¹. Du côté du développement des moteurs, les Constructeurs Associés sont Rolls-Royce (société britannique) désigné également comme maître d'œuvre, la Société Nationale d'Études et de Construction de Moteurs d'Aviation (SNECMA) et MAN TURBO (société allemande).

¹¹ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, protocole d'accord de 1967, du 26/09/1967.

Outre la mise en place d'une organisation industrielle, une organisation exécutive est aussi instaurée par la création d'Agences Exécutives pour appliquer les décisions prises par les Gouvernements Associés. Ainsi, dans le cadre du développement de la cellule, c'est le Gouvernement français qui sera l'Agence Exécutive « pour les décisions prises par les Gouvernements Associés dans le cadre du présent protocole en ce qui concerne les relations entre ces Gouvernements Associés et les Contractants Associés pour la cellule ». De même, le gouvernement britannique est désigné comme Agence Exécutive « pour les décisions prises par les Gouvernements Associés dans le cadre du présent protocole en ce qui concerne les relations entre ces Gouvernements Associés et les Contractants Associés pour le moteur »¹². Enfin, le protocole d'accord instaure la création d'un Comité Directeur par les Gouvernements Associés. Ces derniers lui confient la direction générale des opérations leur incombant. Parmi ses missions, le Comité Directeur doit informer régulièrement les Gouvernements Associés sur la progression technique et financière du projet, « décider de la politique générale concernant le projet » et mettre en place un « sous-comité exécutif de trois membres chargé d'entreprendre les tâches qu'il lui délèguera, en particulier de coordonner et de contrôler l'exécution du programme par les Agences Exécutives et les Contractants Associés »¹³.

Si en apparence les gouvernements paraissent avoir rapidement trouvé un accord, la réalité est autre. En effet, les gouvernements ont eu différents points de désaccords relatés dans les archives diplomatiques. L'un des points majeurs de ces désaccords concerne le choix des moteurs. En 1965, lors des premiers échanges gouvernementaux autour du projet Airbus, deux choix pour la motorisation de l'Airbus européen s'offraient aux gouvernements : le choix d'un moteur anglais proposé par le motoriste Rolls-Royce ou celui d'un moteur américain développé par Pratt & Whitney. Le projet Airbus ayant pour objectif de développer l'industrie européenne et de favoriser son indépendance face aux États-Unis, le gouvernement

¹² *Ibid.*

¹³ *Ibid.*

anglais souhaite naturellement que son motoriste Rolls-Royce soit choisi pour motoriser l’Airbus européen.

Toutefois, des réticences de la part des autres partenaires peuvent être observées. Dans une note du 23 juin 1966 rédigée par un membre du Secrétariat général de l’aviation civile et adressée au Premier Ministre français, un point sur le projet Airbus – après une rencontre entre des représentants des trois gouvernements le 17 juin 1966 – est fait. Ils ont évoqué la question du choix des moteurs pour l’Airbus et les positions de ceux-ci sont très nettes : les « Britanniques ont manifesté l’intention très claire de défendre Rolls Royce dans cette affaire », les « Allemands, qui soutiennent inconditionnellement le principe de collaboration avec les Américains préféreraient, pour des raisons plus ou moins fondées, la formule quadrimoteur ; ils pensent qu’un accord avec l’industrie américaine sur un appareil équipé de quatre moteurs européens n’est pas a priori exclu, ce dont on peut fortement douter »¹⁴. Les Allemands préfèrent donc le choix d’un moteur américain pour l’Airbus européen. La délégation française a, quant à elle, annoncé qu’elle préférerait le moteur américain mais qu’elle « était prête à examiner plus avant la possibilité du choix du RB 205 [moteur proposé par Rolls Royce] pour le projet européen »¹⁵. Ce désaccord prend fin lors de la signature du protocole de 1967 et de l’annonce du choix de Rolls-Royce pour motoriser l’Airbus qui est, par ailleurs, salué par la presse britannique. L’ambassadeur français en Grande-Bretagne, Geoffroy Chodron de Courcel, dans sa dépêche d’actualité du 26 juillet 1967, souligne cet aspect : « L’adoption d’un moteur Rolls-Royce, préféré à un moteur américain, est également relevée en bonne place par les journaux »¹⁶.

Malgré la fin de ce désaccord, des doutes concernant la participation et l’implication totale de la Grande-Bretagne dans le programme apparaissent. Ces

¹⁴ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/55, note du secrétariat général à l’aviation civile pour le Premier ministre français, du 23 juin 1966.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/55, télégramme de l’ambassadeur français en Grande-Bretagne, Geoffroy Chodron de Courcel au ministre des Affaires étrangères, du 26 juillet 1967.

doutes émanent surtout du gouvernement français qui veut s'assurer que la Grande-Bretagne œuvre pour la réussite du programme, d'autant plus que cette dernière s'intéresse au développement d'un aéronef concurrent, le BAC 211. Ces suspicions françaises commencent dès août 1967. En effet le 31 août 1967, le service juridique du ministère des Affaires étrangères adresse une note à la direction des Affaires économiques dans laquelle il est expliqué que le texte du protocole de juillet 1967 comporte quelques erreurs juridiques. Un paragraphe est consacré à la participation de la Grande-Bretagne :

« Les Britanniques entendent lui donner la forme d'un "memorandum of understanding" et non d'un véritable engagement international. Il convient d'être bien conscient des inconvénients présentés par une telle formule, qui permettrait le cas échéant à nos partenaires de se dégager unilatéralement sans que leur responsabilité puisse être mise en cause devant un tribunal arbitral ou devant la Cour Internationale de Justice »¹⁷.

Par cette note, le service juridique constate que la Grande-Bretagne ne s'engage pas formellement d'un point de vue juridique dans le programme et prévoit une porte de sortie pour quitter le programme à tout moment. De même, ces suspicions perdurent au cours du mois de septembre 1967, lorsque le gouvernement français, par l'intermédiaire du ministre des Transports Jean Chamant, demande le report de la date de la signature du protocole¹⁸. Ce dernier souhaite obtenir de la part des Autorités britanniques l'assurance :

« 1°) que le lancement du BAC 211 ne viendrait pas entraver la fabrication de l'Airbus ; 2°) qu'au cas où la décision serait prise, du côté britannique de lancer, en même temps que l'Airbus, un autre programme d'avion plus petit, le Gouvernement britannique prendrait, tant sur le plan financier que sur le plan industriel, toutes les mesures permettant de traiter en priorité le programme d'AIRBUS ; 3°) qu'un accord particulier interviendrait entre

¹⁷ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, télégramme du service juridique du ministère des Affaires étrangères à la direction des affaires économiques, du 31/08/1967.

¹⁸ Voir annexe 2.

ROLLS ROYCE et SNECMA, permettant à la société française de participer pour 25 % à la fabrication du moteur ROLLS ROYCE »¹⁹.

À la suite de cette demande, les Britanniques apportent les réponses souhaitées par le gouvernement français et l'accord est signé le 26 septembre 1967. Cette demande de report illustre bien les craintes françaises d'un possible départ britannique du programme. Par ailleurs, ces doutes sont confirmés quelques mois plus tard, le 30 juillet 1968, dans un télégramme de l'ambassadeur de Grande-Bretagne. Ce dernier explique que « l'intérêt porté par le gouvernement britannique à la réalisation en commun d'un Air-Bus (*sic*) européen a considérablement fléchi au cours des derniers mois »²⁰ et évoque notamment plusieurs raisons industrielles, financières et politiques à cette évolution de la Grande-Bretagne.

Malgré ces doutes, le développement du programme se poursuit et au cours de la réunion des 9 et 10 décembre 1968, les industriels ont présenté un nouveau projet, l'Airbus A300B (qui diffère légèrement de la version mentionnée dans le protocole d'accord de 1967, l'A300)²¹. C'est cette version de l'appareil qui est, en principe, acceptée par les gouvernements. Néanmoins, un mois avant de conclure l'accord officiel pour le développement et la commercialisation de l'A300B – le 10 avril 1969 – la Grande-Bretagne annonce ne pas pouvoir participer au financement de l'avion et quitter le programme²². Pour le ministre des Affaires étrangères, le départ britannique n'est pas surprenant puisque le gouvernement anglais souhaitait mettre en avant son industriel Rolls Royce quel que soit le programme auquel il participait. Quelques mois avant le retrait du gouvernement anglais, Rolls Royce a

¹⁹ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, note du service des Affaires Générales et Transports Internationaux au secrétariat général à l'aviation civile, du 20/09/1967.

²⁰ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, télégramme de l'ambassadeur français en Grande-Bretagne, Geoffroy Chodron de Courcel, à Michel Debré, ministre des Affaires étrangères, du 30/07/1968.

²¹ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, note du service des Affaires générales du ministère des Affaires étrangères à l'attention du ministre des Transports, du 17/12/1968.

²² CADN, fonds ambassade de France à Bonn, 105PO1999038/373, télégramme de A. Jordan, direction des affaires économiques et financières aux ambassadeurs de France en poste à Washington, Bonn, Londres, Rome, Bruxelles et La Haye, du 12/04/1969

conclu un accord avec l’entreprise Lockheed, ainsi la Grande-Bretagne n’avait plus de réel intérêt à participer :

« Dès lors que Rolls-Royce avait réussi à conclure avec Lockheed, en 1968, un contrat qui assurait son avenir, il était clair que, malgré ses dénégations, le Gouvernement britannique n’entendait plus poursuivre le projet Airbus dont l’intérêt principal était manifestement à ses yeux d’assurer à Rolls Royce une solution de rechange au cas où aurait échoué l’affaire Lockheed »²³.

Ce désintérêt anglais provoque de la colère et de la déception de la part du gouvernement français envers le gouvernement britannique, et il n’est pas le seul²⁴. Le 14 avril 1969, au lendemain de l’annonce du retrait britannique, l’ambassadeur François Seydoux en poste à Bonn, mentionne les réactions de la presse allemande face à cette annonce. Ainsi, il évoque le journal économique *L’industrie Kurier*, qui titre « Dommage, M. Wilson » et écrit que « la décision du gouvernement britannique illustre la tendance de sa politique européenne de s’asseoir avec dignité entre deux choses »²⁵. Cette position allemande montre que la déception engendrée par ce retrait touche diverses échelles d’acteurs du programme, des gouvernements impliqués au public européen.

Dans cette phase du programme, les ambassadeurs ont principalement été des informateurs pour leurs gouvernements. Ils ont établi des comptes-rendus de réunion entre les industriels ou effectué plusieurs points sur la situation avec la Grande-Bretagne que ce soit lors des moments de doutes du gouvernement français ou au cours de la dénonciation du protocole d’accord de 1967 par la Grande-Bretagne.

²³ *Ibid.*

²⁴ Voir annexe 2.

²⁵ CADN, fonds ambassade de France à Bonn, 105PO1999038/373, télégramme de l’ambassadeur français en RFA, François Seydoux, au ministre des Affaires étrangères, du 14/04/1969.

Ce retrait britannique contraint alors les gouvernements français et allemand à retrouver un nouvel équilibre financier et industriel avant la signature de l'accord de lancement.

3. L'accord franco-allemand lançant le programme de l'Airbus A300B

Le retrait du programme par les Britanniques engendre plusieurs conséquences, notamment celle d'une nouvelle réorganisation par les gouvernements français et allemand. Cependant, à travers les archives diplomatiques, l'on constate que les deux gouvernements n'ont pas attendu l'annonce officielle anglaise pour s'organiser. Ils ont anticipé son départ pour éviter d'accumuler du retard sur le programme A300B. Ainsi, dès le mois de janvier 1969, la RFA a entrepris des études afin de déterminer si elle aura la capacité de rester dans le programme en cas de retrait britannique²⁶. De même, il a notamment été envisagé par le gouvernement français d'opter pour une autre solution de financement afin de compenser le retrait britannique. Dans une note interne du service des Affaires générales, datée du 11 mars 1969, la possibilité d'adresser une demande de financement par la Banque Européenne d'Investissement (BEI) est étudiée :

« Au cas où les Britanniques décideraient de ne pas participer à la construction de l'Airbus, la charge de financer cette opération ne pèserait plus que sur des membres de la Communauté Économique Européenne. Dans ce cas, on pourrait envisager une contribution de la Banque Européenne d'Investissement. »²⁷

Ici, le départ des Britanniques est bel et bien prévu car il pourrait imposer un investissement plus conséquent aux autres partenaires. L'équilibre financier et industriel nécessaire aux deux gouvernements est donc très vite retrouvé

²⁶ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, télégramme A. Jordan au ministère des affaires étrangères aux ambassadeurs français en poste à Bonn et Londres, du 25/01/1969.

²⁷ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, note du service des Affaires Générales sur le programme Airbus, du 11/03/1969.

puisque anticipé. Un mois après le départ britannique, en mai 1969, l'accord franco-allemand est signé, témoignant alors de la volonté des deux gouvernements de voir ce projet se concrétiser. Outre son anticipation, la rapidité dans la prise de décision n'est pas une surprise, elle résulte également d'une volonté de maintenir coûte que coûte le programme européen. Dès le début de l'année 1969, lorsque les deux gouvernements commençaient à avoir des doutes quant à l'implication britannique, la RFA a fait connaître son intention de rester impliquée dans le programme avec ou sans les Britanniques. Dans un télégramme daté du 10 février 1969, l'ambassadeur français à Londres, Geoffroy Chodron de Courcel, informe le gouvernement français que deux représentants allemands se sont rendus à Londres pour assister à la présentation du BAC 311, un projet anglais concurrent de l'A300B. Au cours de cette visite, les représentants allemands ont communiqué à leurs hôtes, la position allemande face au programme Airbus :

« Les experts allemands ont fait connaître la décision prise deux jours avant par le cabinet fédéral, de poursuivre jusqu'à son terme la réalisation de l'Airbus européen A 300B, soit en coopération avec ses deux partenaires actuels, soit dans un cadre bilatéral si l'un des partenaires venait à faire défaut »²⁸.

L'intention allemande est donc ferme et très claire, la RFA ne participera pas au développement du BAC 311 et poursuivra son implication dans le projet européen. Par ailleurs, l'État par l'intermédiaire de ces deux experts, profite de cette occasion pour faire pression sur le gouvernement britannique au sujet de l'Airbus. Elle a notamment fait savoir que la participation allemande au programme M.R.C.A (un avion de combat) serait remise en cause si la Grande-Bretagne se retirait du programme Airbus :

« Les porte-paroles allemands [...] auraient en outre prévenu leurs interlocuteurs qu'en raison de l'aspect politique de cette affaire, leur

²⁸ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, télégramme de l'ambassadeur français en Grande-Bretagne, Geoffroy Chodron de Courcel au ministère des Affaires étrangères, du 10/02/1969.

gouvernement pourrait éventuellement modifier son attitude au sujet de l'avion de combat M.R.C.A en fonction de ce que sera la décision britannique sur l'Airbus ».²⁹

Par l'emploi de cette pression diplomatique, le gouvernement allemand entend montrer qu'il est un véritable partenaire pour le programme européen et qu'il n'hésite pas à remettre en considération son implication dans les autres programmes pour que l'Airbus soit un succès. De même, la RFA fait pression sur le gouvernement britannique pour qu'il prenne rapidement une décision concernant sa participation dans le programme Airbus.

Les gouvernements français et allemand ayant anticipé, avec succès, le retrait britannique, il apparaît alors compréhensible qu'un nouvel accord soit prévu et signé dès le mois de mai 1969, soit un mois après ce départ.

Par ailleurs, une autre hypothèse permet d'expliquer la rapidité qu'il y a eu pour parvenir à un accord entre les deux gouvernements. Il s'agit de l'absence de contraintes anglaises sur le choix de la motorisation de l'A300B. En effet, le gouvernement britannique s'étant retiré, il n'exerce plus de pression auprès des autres partenaires pour favoriser son industriel Rolls Royce. Les deux autres partenaires se trouvent ainsi libres dans leur choix et se laissent la possibilité d'étudier diverses options de moteurs pour l'A300B. Sur la période allant de mars à juin 1969, il semblerait que les documents d'archives ne mentionnent pas la question de la motorisation de l'Airbus. Plusieurs explications peuvent être envisagées. Premièrement, les documents n'ont peut-être pas été consultés car ils n'ont pas été trouvés ou rangés dans les mauvais dossiers, perdus, etc. Ensuite, ils ont pu être retirés de la consultation par les différents centres d'archives parce qu'ils ne sont pas encore librement communicables. Enfin, une autre théorie serait de penser que, pendant cette phase de mars à juin 1969, la question de la motorisation de l'A300B n'était pas prioritaire pour les partenaires concernés. En tous les cas,

²⁹ *Ibid.*

cette question n'entre pas en compte dans les négociations autour de l'accord bilatéral de 1969.

Une fois l'équilibre retrouvé, les gouvernements partenaires procèdent à la signature de l'accord. Le 26 mai 1969 est signé, par Jean Chamant, ministre des Transports et Karl Schriller, ministre fédéral de l'Économie, « l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relatif à la réalisation de l'Airbus A300 ». Par la signature de cet accord, les gouvernements entendent « renforcer la coopération européenne dans le domaine de l'aéronautique »³⁰. Bien qu'il s'agisse d'un accord bilatéral entre la France et la RFA, le préambule de celui-ci présente une subtilité. En effet, malgré le refus de la Grande-Bretagne de participer à la réalisation de l'A300B, les gouvernements signataires souhaitent tout de même prévoir une clause permettant la réintégration de la Grande-Bretagne dans le programme si cette dernière le souhaite et sous certaines conditions :

« Confirmant que le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord reste invité à adhérer à cet accord en assumant les mêmes droits et obligations que le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne et à entrer dans le programme dans la mesure où le permettra sa progression »³¹.

Cette mention montre que, malgré la récente déception des gouvernements français et allemand vis-à-vis de l'attitude anglaise, ils restent conscients que le programme aura plus de poids avec la participation de l'industrie anglaise et que celle-ci renforcerait le caractère européen du programme.

Sur le même principe que le protocole de 1967, l'accord désigne les gouvernements et industriels concernés. Ainsi, les gouvernements français et allemands sont les « Parties Contractantes » et les industriels, Sud-Aviation et

³⁰ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, Accord entre les gouvernements de la République française et le gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne relatif à la réalisation de l'Airbus A300-B, du 29/05/1969

³¹ *Ibid.*

Deutsche Airbus GmbH, sont les « Constructeurs Associés ». Les Parties Contractantes sont responsables de la création du « Comité Intergouvernemental » chargé d'assurer le suivi et le succès du projet « dont le mandat sera de les renseigner sur la progression technique, industrielle, commerciale et financière du projet [...] »³². Dès sa création, ce Comité Intergouvernemental devra mettre en place un Comité Exécutif, constitué d'un représentant de chaque État, dont la fonction sera d'assurer les différentes tâches confiées par ce dit Comité Intergouvernemental³³. Une Agence Exécutive sera également instaurée afin de renseigner les différents comités sur tous les aspects du programme Airbus pour lesquels ils ont des questions. Cette fonction est attribuée au gouvernement français qui met à disposition certains services de son administration :

« Le Comité Intergouvernemental et le Comité Exécutif utiliseront en tant que besoin certains services Administratifs (*sic*) que le Gouvernement de la République Française mettra à disposition pour l'exécution du présent programme et qui interviendront avec le titre d'Agence Exécutive »³⁴.

Par cette décision l'on constate que le gouvernement français prend une place sensiblement plus importante dans le programme que son homologue allemand puisqu'il devient un élément central du programme capable de renseigner les comités sur tous les points du programme Airbus. Cette place se constate également dans le choix du maître d'œuvre. En effet, Sud Aviation, l'un des Constructeurs Associés, est encore une fois chargé de la maîtrise d'œuvre. Toutefois, à la différence du protocole de 1967, l'industriel ne le sera que temporairement car les Constructeurs Associés ont pour obligation de créer rapidement un organisme commun chargé de cette maîtrise d'œuvre, « la société Sud-Aviation assurera d'abord la maîtrise d'œuvre mais celle-ci devra être le plus

³² *Ibid.*

³³ *Ibid.*

³⁴ *Ibid.*

tôt possible transférée à un organisme commun qui sera créé par les "Constructeurs Associés" »³⁵.

Il est possible que cette mise en avant du gouvernement français et de ses industriels soit liée au fait que la société Sud Aviation soit la plus à même de gérer le développement de l'A300B (comme il a pu l'être mentionné lors de l'étude du « Protocole d'accord lançant la phase de définition de l'Airbus européen »³⁶), et que l'industrie allemande ne soit pas suffisamment développée pour avoir ce type de responsabilité. Par ailleurs, il est également possible que les services administratifs français soient plus aptes que les services allemands à occuper le poste d'Agence Exécutive. Néanmoins, les deux gouvernements ont la volonté de voir ce programme réussir et montrent que celui-ci doit être une aventure européenne et non un programme français auquel l'Allemagne participe en tant que sous-traitante.

Outre l'évocation des dispositions financières prises par les Parties contractantes, la répartition des travaux de la fabrication en série – correspondant à la cellule et au montage de l'appareil « à l'exclusion des essais ainsi que des fabrications concernant les moteurs et les équipements »³⁷ – est effectuée de sorte qu'elle soit la plus équitable possible entre les industries des deux gouvernements. Par ailleurs, un aparté est fait sur le choix de la motorisation de l'Airbus A300B qui n'a pas encore été réalisé. Ainsi, les Constructeurs Associés doivent développer l'A300B en choisissant ensemble le moteur le plus approprié. Ils devront ensuite soumettre leur proposition aux Parties Contractantes qui prendront leur décision en se basant sur plusieurs critères tels que ceux ayant trait aux aspects économiques, aux qualités techniques et commerciales du moteur, ou encore ceux en lien avec les intérêts de la participation de leurs propres industries. Sur ce dernier point, les gouvernements vérifieront dans quelles proportions leurs industries participent à la

³⁵ *Ibid.*

³⁶ Voir « 2. Protocole d'accord lançant la phase de définition du projet de l'Airbus Européen », p.7.

³⁷ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, Accord entre les gouvernements de la République française et le gouvernement de la République Fédérale d'Allemagne relatif à la réalisation de l'Airbus A300-B, du 29/05/1969.

conception / réalisation du moteur et si cette participation est avantageuse pour elles. En ce qui concerne le choix des équipements, le processus est le même. Le maître d'œuvre présentera et justifiera auprès de l'Agence Exécutive son choix d'équipementier et cette dernière prendra la décision finale³⁸.

Cet accord de 1969 correspond aux débuts de l'alliance franco-allemande autour d'Airbus, une alliance forte qui sera mise à rude épreuve tout au long du lancement du programme. Il met en avant le besoin pour ce dernier d'avoir une véritable organisation capable de représenter ses intérêts. En effet, Airbus étant un programme intergouvernemental dont la structure interne est commune aux deux États partenaires, il est nécessaire de créer un consortium, plus spécialement un Groupement d'Intérêt Économique, pour gérer son fonctionnement et assurer la réussite du projet.

b. La géométrie du GIE

À la fin de l'année 1970 est créé le Groupement d'Intérêt Économique Airbus Industrie. Il répond à la disposition prise à l'article 2 du chapitre 1 de l'accord franco-allemand relatif au programme A300B qui oblige la création par les Constructeurs Associés d'une entité commune pour le programme Airbus. Cette organisation possède un statut juridique particulier qu'il convient de définir. Sa composition l'est tout autant, elle comprend des représentants de chaque État et industriels et regroupe les comités mentionnés dans les accords précédents. Enfin, l'étude des archives diplomatiques permet de mettre en lumière le processus de décision des États pour leur éventuelle participation au programme.

1. La définition du GIE

Un GIE est un cadre juridique intermédiaire entre l'entreprise et l'association. Il permet aux entreprises qui ont des intérêts similaires, de mettre en commun

³⁸ *Ibid.*

certaines de leurs activités tout en préservant leur individualité et leur autonomie³⁹. Il n'a pas pour objectif « la réalisation de bénéfices, ce en quoi il se distingue de la société, et la constitution d'un capital au moyen d'apports de ses membres n'est pas exigée »⁴⁰. De même, le GIE est une personnalité morale et a, en outre, « la pleine capacité juridique, ce en quoi il se distingue de l'association »⁴¹. Selon l'article 1 de l'ordonnance n°67-281 du 23 septembre 1967 :

« Deux ou plusieurs personnes physiques ou morales peuvent constituer entre elles, pour une durée déterminée, un groupement d'intérêt économique en vue de mettre en œuvre tous les moyens propres à faciliter ou à développer l'activité économique de ses membres, à améliorer ou à accroître les résultats de cette activité »⁴².

Dans le cas du programme Airbus, le GIE est constitué le 18 décembre 1970 par les Constructeurs Associés et est de droit français⁴³. Ce groupement voit le jour à la suite de menaces de suspension de financements des travaux par le Comité Exécutif si les Constructeurs Associés ne parviennent pas à un accord autour de la création d'une entité commune. En effet, en dépit d'un déséquilibre financier entre les deux constructeurs qui est rapidement réglé, la société Aérospatiale ralentit le processus car elle n'est pas complètement satisfaite et encline à laisser la maîtrise d'œuvre à un consortium commun aux deux États. Georges Ville décrit la situation ainsi :

« La démarche est encore freinée par la frustration d'une partie d'Aérospatiale n'acceptant pas le transfert de la maîtrise d'œuvre à Airbus Industrie alors que celle-ci leur avait été attribuée en 1967 pour la phase préliminaire [...]. Pour surmonter ces réticences et faire aboutir les discussions en cours, le comité exécutif est conduit à prendre la décision le

³⁹ « Ordonnance n°67-281 du 23 septembre 1967 sur les groupements d'intérêt économique », JORF, n°0226, 28/09/1967, pp. 9537-9539.

⁴⁰ *Ibid.*, p.9537.

⁴¹ *Ibid.*, p. 9537.

⁴² *Ibid.*, p.9538.

⁴³ M. Henri Ziegler, président directeur général de l'Aérospatiale en est l'Administrateur-Gérant.

17 novembre 1970 de bloquer les financements gouvernementaux à partir de janvier 1971 et ceci tant que la société commune n'aura pas été créée »⁴⁴.

Cette pression de la part du comité est efficace puisqu'en décembre 1970, Aérospatiale (anciennement Sud-Aviation)⁴⁵ transfère, à contrecœur, la maîtrise d'œuvre au GIE. Par cette pression exercée par le Comité Exécutif, l'on constate que celui-ci possède un certain pouvoir et peut prendre des décisions fortes, comme un blocage budgétaire, pour assurer la réussite du programme et ne pas retarder plus longtemps le lancement de l'A300B. En cas de retard trop important, il y a des risques pour que l'A300B ne trouve pas son public, en l'occurrence les compagnies aériennes, en raison du lancement de programmes concurrents américains déjà bien établis sur le marché mondial. De plus, le transfert de la maîtrise d'œuvre au GIE est conforme à l'accord franco-allemand de 1969 et correspond également à un souhait du gouvernement allemand que Pierre Müller explique dans ses travaux :

« L'industrie allemande, consciente du risque de se voir inféodée à l'industrie française, a obtenu que les fonctions de coordination des études et de la production, les fonctions d'interface avec la clientèle et la fonction hautement symbolique des essais en vol soient assurées par Airbus Industrie et non par l'un des partenaires industriels »⁴⁶.

Ici, le chercheur explicite la raison de la décision de transfert de la maîtrise d'œuvre à une entité commune aux deux partenaires. Il s'agit d'une crainte de la part du gouvernement allemand de voir son industrie devenir une sous-traitante de l'industrie française. Par ailleurs, il expose les principales missions du GIE que sont la coordination du programme, le service client et la supervision des essais en vol. Le GIE s'assure et veille au développement du programme tant sur les aspects

⁴⁴ Ville Georges, *Les avions civils.*, p.44.

⁴⁵ En 1970, Sud-Aviation change de nom et devient la Société Nationale Industrielle Aérospatiale (SNIAS) aussi appelée Aérospatiale. Cette nouvelle entreprise est le résultat de la fusion entre Sud-Aviation, Nord-Aviation et la Société d'étude et de réalisation d'engins balistiques (SEREB).

⁴⁶ Müller Pierre, « La transformation des modes d'action de l'État à travers l'histoire du programme Airbus », *Politiques et Management public*, vol.7, n°1, 1989, p.258.

industriels, financiers que commerciaux. Dans une note du service des Affaires générales datée du 5 janvier 1971, l'auteur (inconnu) revient sur les avancées du programme Airbus et mentionne le prochain point que le GIE devra aborder :

« Les constructeurs de l'Airbus doivent maintenant concentrer leurs efforts sur la vente de l'appareil. Ceci implique qu'Airbus-Industrie soit en mesure d'offrir aux compagnies aériennes des conditions de financement analogues à celles que pratiquent actuellement les firmes américaines concurrentes »⁴⁷.

Le groupement est donc chargé de développer des stratégies commerciales aussi efficaces que celles employées par les constructeurs américains afin de les concurrencer. Pour assurer cette fonction et décider du lancement de nouveaux programmes, le GIE crée un Comité de Surveillance⁴⁸ présidé par M. Franz Joseph Strauss⁴⁹. Ainsi, à la signature de l'accord de création du GIE fin 1970, le groupe franco-allemand se dote de véritables statuts juridiques⁵⁰ et devient pleinement opérationnel. Le schéma ci-après entend proposer une explication simplifiée du fonctionnement d'Airbus Industrie à partir des éléments contenus dans les accords mentionnés dans cette étude de cas.

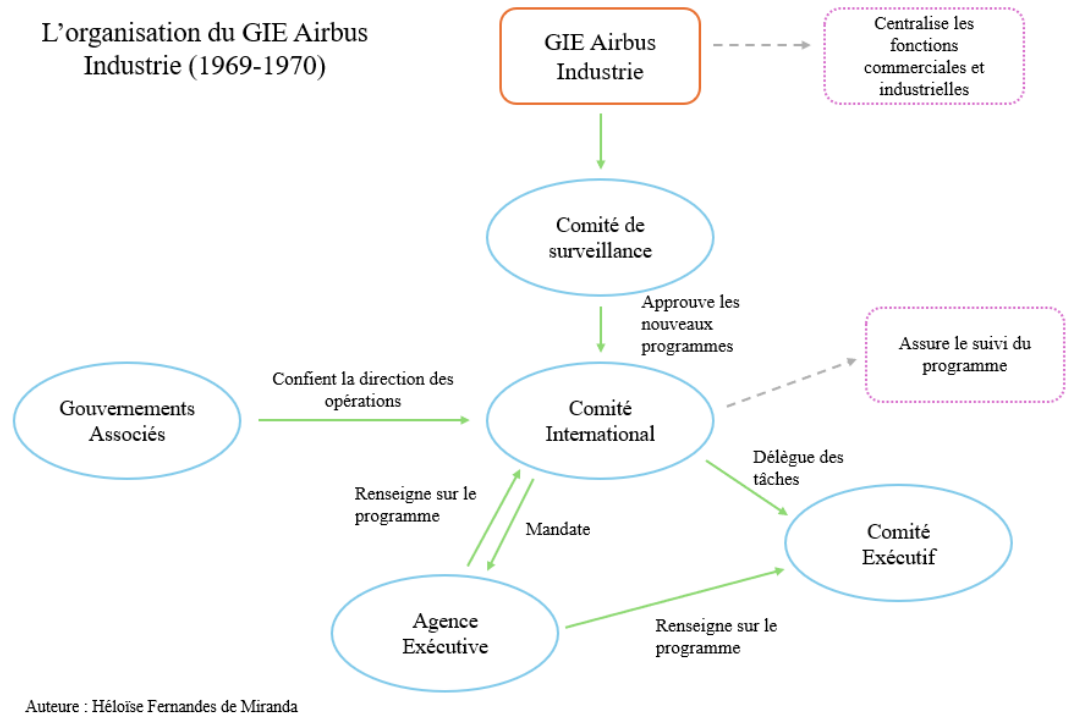
⁴⁷ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, note du service des Affaires générales sur le programme Airbus, du 05/01/1971.

⁴⁸ CADN, fonds ambassade de France à Bonn, 105PO1999038/373, note du conseiller scientifique de l'ambassade de France à Bonn à l'ambassadeur de France, Jean Sauvagnargues, du 20/10/1971.

⁴⁹ Également président du Conseil de Surveillance de Deutsche Airbus GmbH.

⁵⁰ La structure du GIE est complétée par la Convention cadre, signée en juin 1971, qui « engage les industriels à respecter les principes de l'accord intergouvernemental et en définit les modalités d'application » (Ville Georges, *Les avions civils*, p.35).

Schéma 1- L'organisation du GIE Airbus Industrie



2. La composition du GIE

Le système du GIE est choisi par les gouvernements français et allemand car celui-ci facilite la collaboration entre entreprises internationales sans remettre en cause leur autonomie. La France et la RFA en sont les premiers membres et sont rejoints par le gouvernement des Pays-Bas le 28 décembre 1970. Entre 1967 et 1968, le gouvernement néerlandais fait connaître son intérêt pour le programme Airbus établissant ainsi les premiers contacts entre les partenaires du projet et les Pays-Bas. Dans un télégramme du 11 avril 1968, le ministre des Affaires étrangères, Maurice Couve de Murville, indique que le Comité directeur Airbus, à la suite d'une étude menée par Sud Aviation et Rolls Royce, accepte la participation de pays tiers au programme Airbus :

« Les pays de l'Union Européenne Occidentale ont exprimé leur intérêt dans l'Airbus européen et il est signalé que le Cabinet hollandais a décidé, sous certaines conditions, de participer au projet. Le président invitera Sud

Aviation et Rolls Royce à entrer en contact avec les firmes de ces pays qu'ils estiment être des partenaires possibles et à explorer leur intérêt et leur compétitivité comme sous-traitant »⁵¹.

Ce télégramme présente une particularité puisqu'il est destiné à l'ambassadeur de France à Rome. Cette singularité s'explique par le fait qu'à la même période, à la fin de l'année 1967, les gouvernements néerlandais et italien ont souhaité que leur éventuelle participation soit étudiée par le Comité directeur d'Airbus. Le document mentionné ici est la version destinée à l'Italie mais la réponse est commune aux deux demandes. Outre cet aspect, la réponse adressée aux deux États, bien que favorable, laisse entendre que les industries de ces derniers n'interviendront qu'en position de sous-traitant dans le projet. Cette position ne sera effective qu'après la prise de contacts entre les industries néerlandaises, italiennes et les maîtres d'œuvre que sont Sud Aviation et Rolls Royce. À la suite de plusieurs échanges entre les industriels, mais aussi entre les Autorités des différents partenaires, qui ont lieu tout au long de l'année 1969, le gouvernement néerlandais annonce vouloir prendre part au programme Airbus⁵². Cette question de la participation néerlandaise ne sera abordée par les gouvernements français et allemand que lorsque les industriels auront trouvé un accord mais « les négociations [...] sont extrêmement difficiles en raison des exigences financières de Fokker »⁵³. En parallèle de ces négociations, qui selon le service des Affaires générales du Secrétariat général à l'Aviation civile devraient prendre fin à la fin du mois de novembre 1969⁵⁴, un projet d'accord tripartite est rédigé afin d'intégrer rapidement les Pays-Bas dans le programme :

⁵¹ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, télégramme du ministre français des Affaires étrangères, Maurice Couve de Murville, à l'ambassadeur de France à Rome, Étienne Burin des Roziers, du 11 avril 1968.

⁵² CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, note du service des Affaires générales relative aux participations néerlandaise et italienne à la construction de l'Airbus, du 05/11/1969. Cette annonce est rendue officielle le 30 janvier 1970 par l'envoi d'une lettre par le Secrétaire d'État des Transports néerlandais, M. Keyser, au ministre français des Transports Raymond Mondon.

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ *Ibid.*

« Les Autorités aéronautiques allemandes et françaises ont préparé un projet d’Accord tripartite qui permettrait la participation du Gouvernement néerlandais à l’opération Airbus »⁵⁵.

Ce projet d’accord est préparé par les services administratifs français et allemand puis retravaillé au cours de réunions tripartites durant l’année 1970. Ainsi, la base de l’accord final est celle du 16 avril 1970. Il s’agit de la version française sur laquelle les trois gouvernements se sont entendus. Cette version a ensuite connu quelques modifications car des désaccords sont apparus notamment sur l’emploi de certaines traductions. Dans son rapport du 1^{er} août 1970 adressé au ministre des Affaires étrangères français, Maurice Schumann, le chargé d’affaires Airbus Industrie de France aux Pays-Bas, Pierre Giacobbi rend compte de sa participation à la réunion tripartite du 31 juillet 1970. Sur plus d’une dizaine de pages, le chargé d’affaires revient en détail sur les points de discordance entre les trois États. Il évoque entre autres de légers problèmes de traduction comme l’emploi du mot néerlandais « ontwikkeling » signifiant « développement » remplacé par « verwezenlijking » signifiant « réalisation » et correspondant mieux aux deux autres versions de l’accord, selon le chargé d’affaires. Il explique également que des fautes d’orthographe ou des omissions ont été commises dans les différentes versions et qu’à chaque fois celles-ci ont été corrigées. Enfin, il conclut son rapport en informant Maurice Schumann de la tenue d’une prochaine réunion dès lors que les différents représentants seront en possession « des directives que leurs Ministères des Affaires Étrangères leur auront données au sujet des points de non-concordance qui ont été relevés » et indique être en attente d’instructions de sa part⁵⁶.

Ce rapport de Pierre Giacobbi est un élément important dans cette étude de cas, car il rend compte de façon très précise de la manière dont un accord

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, rapport du chargé d’affaires Airbus Industrie de France aux Pays Bas, Pierre Giacobbi, adressé au ministre des Affaires étrangères Maurice Schumann, du 01/08/1970.

intergouvernemental est rédigé. Il revient sur chaque point abordé durant la réunion et montre que les trois gouvernements cherchent à obtenir un accord qui soit identique en ses termes dans les trois versions afin d'éviter de potentielles incertitudes ou incompréhensions dans le futur. Ce rapport illustre une partie du travail des diplomates dans la réalisation des accords intergouvernementaux.

En attendant la signature de l'accord tripartite prévue à la fin de l'année 1970, les Pays-Bas souhaitent qu'une de leurs délégations puisse participer pleinement aux différentes réunions en lien avec le programme Airbus et adressent une demande officielle au ministre des Transports par intérim Robert Galley, le 22 juin 1970. Dans sa lettre du 27 juillet 1970, le ministre donne son accord pour qu'une délégation néerlandaise assiste aux réunions des Comités (intergouvernemental et Exécutif) sous certaines conditions :

« Toutefois, les deux Comités étant des organes officiels prévus par un traité signé entre Gouvernements, il n'est pas possible que les représentants néerlandais participent officiellement et, le cas échéant, avec un droit de vote régi par les dispositions dont nous sommes déjà convenus, aux réunions des Comités avant que le Gouvernement des Pays-Bas ne soit lui-même officiellement engagé par l'accord entre nos trois gouvernements »⁵⁷.

Ainsi, le ministre explique que tant que la signature de l'accord par le gouvernement néerlandais ne sera pas effective, les représentants des Pays-Bas n'auront qu'une position d'observateurs avec « la possibilité pour eux de participer aux débats »⁵⁸. Par ailleurs, Robert Galley profite de cette lettre pour rappeler subtilement au Secrétaire d'État aux Transports néerlandais que son gouvernement a la possibilité d'accélérer la signature de l'accord s'il souhaite rapidement participer pleinement aux débats sur le programme Airbus :

⁵⁷ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, lettre du, ministre français des Transports par intérim, Robert Galley, au Secrétaire d'État aux Transports néerlandais, M.J Keyser, du 27/07/1970.

⁵⁸ *Ibid.*

« De ce point de vue, vous avez toutes les possibilités d’accélérer la signature de notre accord puisqu’elle est suspendue à l’approbation officielle et définitive du Gouvernement néerlandais »⁵⁹.

Par sa réponse, le ministre français accède en partie à la requête néerlandaise en accordant la participation des représentants néerlandais avec certaines restrictions et place le gouvernement des Pays-Bas devant le fait accompli en lui rappelant que seul ce dernier peut faire accélérer la procédure pour la signature de l’accord. Le 28 décembre 1970, l’accord tripartite relatif à l’A300B est signé à La Haye. Celui-ci est basé sur l’accord franco-allemand de 1969. Les Pays-Bas intègrent le programme en tant que « Partie Contractante » sur le même principe que la France et la RFA. Ils sont également représentés au Comité Intergouvernemental, ont la possibilité de voter pour les amendements qui seraient faits sur cet accord, pour les modifications des conditions de remboursement le concernant et tout ce qui a trait « aux modifications de la part néerlandaise dans le programme, [...], [à l’] approbation du contrat entre l’Agence Exécutive et le Maître d’œuvre, [et l’] arrêt du projet »⁶⁰.

Sur ce dernier point, il est important de préciser que cet arrêt ne peut être effectif que sur décision franco-allemande et ce, même si les Pays-Bas sont contre, « le représentant néerlandais ne pourra faire opposition à une décision franco-allemande, ni se prévaloir des dispositions prévues au dernier alinéa de l’article 6 de l’accord du 29 mai 1969 »⁶¹. Par ailleurs, pour les autres questions abordées durant une réunion du comité, l’accord précise que les Pays-Bas auront « voix consultative »⁶². Ces derniers intègrent également le Comité Exécutif avec les mêmes prérogatives qu’au sein du Comité Intergouvernemental. L’industriel

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, projet d’« accord entre les gouvernements de la République Française, de la République Fédérale d’Allemagne et du Royaume des Pays-Bas relatif à la réalisation de l’airbus A300B », 1970.

⁶¹ *Ibid.*

⁶² *Ibid.*

Fokker-VFW est désigné comme Constructeur Associé, et ce malgré les difficultés financières qu'il rencontre.⁶³

Les Pays-Bas entrent donc dans le programme Airbus mais leur position diffère de celle des deux autres partenaires. L'accord tripartite de 1970 indique que les Pays-Bas sont représentés au Comité Intergouvernemental et au Comité Exécutif et que son industriel Fokker-VFW intervient comme constructeur associé. Toutefois, l'industriel refuse d'intégrer le GIE et préfère une position de sous-traitance, ce qui signifie que les Pays-Bas ne peuvent pas intervenir dans une vente et contrôler le déroulement de la production en série. Ces éléments sont mentionnés dans une note destinée à la direction des Affaires juridiques datant du 28 janvier 1980⁶⁴ et relative à la « mise au point de l'Accord intergouvernemental France/RFA/Espagne/Grande-Bretagne (*sic.*) »⁶⁵ :

« Le Gouvernement néerlandais ne participant pas au financement des ventes et ne contrôlant pas le déroulement de la série et l'industrie néerlandaise (Fokker) n'étant pas membre du GIE AIRBUS-INDUSTRIE comme le sont les industriels français, allemands et espagnols, les rédacteurs de l'Accord (*sic.*) n'estiment ni nécessaire ni souhaitable d'y faire participer le Gouvernement néerlandais »⁶⁶.

Cette précision met en avant la position de subalterne des Pays-Bas face aux autres partenaires du programme Airbus, leurs prérogatives diffèrent et cette position les empêche par exemple de participer à la rédaction de nouveaux accords. Par ailleurs, George Ville explique que la décision de Fokker de ne pas prendre part

⁶³ Le 15 décembre 1970, le gouvernement néerlandais informe le ministre français des Transports que l'industriel Fokker-VFW « ne s'estime pas en mesure de supporter la totalité des risques correspondants, car ceux-ci dépasseraient largement ses moyens financiers ». Le 22 décembre, le ministre répond que cet aspect doit être traité entre les industriels et « qu'il convient évidemment que [...] les travaux de l'Airbus, qui ne sont d'ailleurs pas concernés par ces problèmes, puissent se dérouler normalement ». (CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, lettre du ministre français des Transports, Raymond Mondon, au Secrétaire d'État aux Transports néerlandais, M.J. Keyser, du 22/12/1970).

⁶⁴ La date du document n'est, ici, pas essentielle car la note rappelle que la situation des Pays-Bas est ainsi depuis la signature de l'accord tripartite du 28 décembre 1970.

⁶⁵ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, note du service des Affaires générales (auteur supposé) pour la direction des Affaires juridiques, du 28 janvier 1980.

⁶⁶ *Ibid.*

entièrement au programme vient du fait qu'il ne croit pas en l'avenir du programme :

« En revanche, bien que marié avec le partenaire allemand VFW depuis janvier 1969, Fokker ne croit pas en l'avenir de cette coopération et refuse d'affermir sa participation par une intégration dans le GIE ; il n'accepte une collaboration au programme A300B que dans une position de sous-traitant associé »⁶⁷ .

La place qu'occupe le gouvernement néerlandais dans le programme Airbus est tout autre, elle dépend surtout de la volonté de son industriel Fokker et est donc adaptée à la situation et à la volonté néerlandaise. Cette adaptation de l'accord de 1969 à la situation de chaque État qui souhaite prendre part au programme Airbus est mise en place par les partenaires principaux du GIE que sont la France et la RFA afin de renforcer le caractère européen du programme. Ainsi, l'Espagne bénéficie elle aussi d'une adaptation de l'accord de 1969 lors de son intégration dans le GIE en 1971 avec une participation plus faible que les autres partenaires du programme (moins de 5%).

Le 23 décembre 1971, l'Espagne intègre le GIE Airbus Industrie et engage son constructeur aéronautique national CASA dans le développement et la construction de l'Airbus. De la même manière que les Pays-Bas, le gouvernement espagnol a entamé des échanges avec les partenaires du programme afin d'étudier sa possible intégration dans le projet, et ce, dès l'année 1970. Ainsi, plusieurs entretiens ont eu lieu, en France puis en Espagne, entre des délégations espagnoles et des représentants du Comité Exécutif d'Airbus Industrie en vue d'une potentielle participation espagnole. Dans un télégramme daté du 2 février 1971, le service des Affaires générales informe les ambassadeurs français en poste à Madrid, Bonn, La Haye, Londres, Rome et Bruxelles de la tenue de ces entretiens et des conclusions de ceux-ci :

⁶⁷ Ville Georges, *Les avions civils.*, p.45.

« Les résultats de ces différents échanges de vue permettant maintenant d'aborder l'étude des problèmes de fond que pose l'entrée de l'Espagne dans le programme Airbus [...], il serait souhaitable qu'une seconde réunion ait lieu à Paris le 3 ou le 4 ou le 5 mars prochain »⁶⁸.

Les entretiens réalisés lors des missions en France et en Espagne ont donc été fructueux et permettent d'envisager plus sérieusement une participation espagnole au programme. Les différents problèmes de fonds mentionnés dans ce télégramme concernent principalement la nature de la participation espagnole, les contreparties financières qui peuvent être mises en place et la part de l'industrie espagnole dans le programme. En parallèle de l'étude de ces problèmes par le Comité Intergouvernemental et le GIE, l'Espagne mène de son côté des études afin de déterminer dans quelles mesures elle peut intégrer le programme. Les conclusions de cette étude sont transmises par un fonctionnaire de l'ambassade d'Espagne au service des Affaires générales en avril 1971. Ces dernières permettent « d'entreprendre des conversations au niveau des industriels, les représentants français et allemands d'Airbus- Industrie (*sic.*) se rendront à Madrid le 7 mai prochain, pour y rencontrer leurs homologues espagnols ainsi que les dirigeants d'Iberia »⁶⁹. En juin 1971, les problèmes de fonds semblent être fixés puisque, dans un télégramme daté du 25 juin 1971, le service des Affaires générales informe une nouvelle fois les ambassadeurs de l'avancée des discussions engagées avec l'Espagne :

« Sous réserve de l'approbation du gouvernement espagnol, la participation de l'Espagne au programme Airbus, tant au niveau du Comité Intergouvernemental qu'à celui d'Airbus Industrie, paraît maintenant

⁶⁸ CADN, fonds ambassade de France à Bonn, 105PO1999038/373, télégramme du service des Affaires générales aux ambassadeurs de France en poste à Madrid, Bonn, La Haye, Londres, Rome et Bruxelles, du 02/02/1971.

⁶⁹ CADN, fonds ambassade de France à Bonn, 105PO1999038/373, télégramme du service des Affaires générales à l'ambassadeur de France en Espagne, Robert Gillet, du 28/04/1971.

pouvoir être envisagée. Cette participation devrait être de l'ordre de 4% des travaux de fabrication de série et du financement global du programme»⁷⁰.

L'accord de principe donné par le GIE et le Comité International est en attente de l'approbation du gouvernement espagnol. Toutefois, cette attente n'empêche pas les partenaires du programme d'avancer sur les conditions de l'entrée de l'Espagne. Pour cela, le Comité Intergouvernemental met en place un groupe de travail dont les principales missions sont la supervision des discussions entre les industriels du programme et CASA, et la rédaction de l'accord quadripartite. Ce groupe de travail est créé lors de la réunion du Comité Intergouvernemental du 21 juillet 1971 et est composé des « membres du Comité Exécutif Airbus (MM. Guibé, Rörig et Huls) et un représentant espagnol ». Il veille également à ce que l'Espagne ait la capacité de participer financièrement au développement du programme⁷¹.

L'accord relatif à la réalisation de l'A300B préparé par le groupe de travail est signé le 23 décembre 1971 à Madrid par les gouvernements français, allemand, néerlandais et espagnol. Cet accord est basé sur l'accord franco-allemand de 1969 et sur l'accord signé en décembre 1970 lors de l'intégration des Pays-Bas dans le programme Airbus. De la même manière que pour les Pays-Bas, l'Espagne est représentée au Comité Intergouvernemental avec voix délibérative pour les questions touchant « directement les intérêts du Gouvernement et de l'industrie espagnols ». Ces questions correspondent aux modifications apportées aux « amendements à l'accord du 29 mai 1969 et au présent accord, [aux] modifications de la part espagnole dans le programme [et] aux modifications des conditions de remboursement au Gouvernement espagnol »⁷². Pour le reste des éléments abordés au sein du Comité Intergouvernemental ainsi qu'au Comité Exécutif, l'Espagne

⁷⁰ CADN, fonds ambassade de France à Bonn, 105PO1999038/373, télégramme du service des Affaires générales aux ambassadeurs français en poste à Madrid, Londres, Bonn et La Haye, du 25/06/1971.

⁷¹ CADN, fonds ambassade de France à Bonn, 105PO1999038/373, compte rendu de la réunion intergouvernementale du 16 juillet 1971, du 21/07/1971.

⁷² CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/284, accord quadripartite entre la France, la RFA, les Pays-Bas et l'Espagne relatif à la réalisation de l'A300B, du 23/12/1971.

aura « voix consultative »⁷³. Sur le même principe que son homologue néerlandais, l'Espagne ne peut s'opposer à une décision franco-allemande du projet :

« Si l'arrêt du projet était envisagé, les représentants français et allemand consulteraient le représentant espagnol qui ne pourrait faire opposition à une décision franco-allemande, ni notamment se prévaloir des dispositions prévues au dernier alinéa de l'article 6 de l'accord du 29 mai 1969 »⁷⁴.

Cet accord intergouvernemental de 1971 signé par l'Espagne est assez similaire par sa forme et son contenu à celui signé en 1970 par les Pays-Bas. Néanmoins, quelques différences sont à noter. En effet, en cas de déséquilibre dans la répartition de la fabrication en série des équipements, l'Espagne n'aura pas de compensation comme peuvent en bénéficier les autres partenaires⁷⁵. De même, l'industrie espagnole ne sera que sous-traitante et pourra effectuer les travaux de développement que lui confierait le Maître d'œuvre⁷⁶.

Cette différence de traitement entre les Pays-Bas et l'Espagne peut s'expliquer par le fait que cette dernière n'intègre pas complètement le programme. À la signature de l'accord de 1971, l'Espagne n'engage aucun industriel⁷⁷, elle ne participe qu'au financement du programme et intègre les comités, ce qui explique l'apparition de différences entre l'accord pour la participation néerlandaise et la participation espagnole. De même, ce non-engagement d'industriels espagnols pourrait justifier la présence d'une annexe confidentielle à cet accord signée par les quatre partenaires dans laquelle l'Espagne engage sa compagnie aérienne nationale Iberia dans l'achat de 4 A300B avant 1975 et 8 en options entre 1975 et 1977 (correspondant aux dispositions de l'article 6 de l'accord) :

⁷³ *Ibid.*

⁷⁴ *Ibid.*

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ *Ibid.*

⁷⁷ Georges Ville précise que « cette entrée de l'Espagne est prolongée le 23 juin 1972 par l'adhésion de l'industriel CASA à Airbus Industrie en tant que membre du GIE à hauteur de 4,2% ». (Ville Georges, *Les avions civil.*, p.56.)

« Le Gouvernement de l'État espagnol déclare formellement son intention de faire exploiter l'Airbus A300B par ses Compagnies Nationales, en prenant en compte l'ensemble de leurs besoins en avions de ce type. C'est à cette fin qu'il prend, au nom de la Compagnie Iberia l'engagement correspondant à une première commande, qui fait l'objet de l'article 6 de l'accord »⁷⁸.

Cette première commande devra intervenir avant le 1^{er} février 1972 afin de laisser à Airbus Industrie la possibilité de lancer « dans de bonnes conditions la version de l'Airbus répondant aux besoins d'Iberia » donc d'assurer la livraison avant 1975, et de procéder « au transfert à l'industrie espagnole des outillages nécessaires aux travaux de série placés sous la responsabilité de l'Espagne »⁷⁹. Avec la signature de cette annexe confidentielle, les partenaires du programme pourraient y voir l'opportunité d'accéder au marché espagnol et à ses compagnies aériennes.

Dans ce GIE Airbus Industrie, les constructeurs associés jouent un rôle essentiel. Ils sont régis par des conventions industrielles qu'ils signent avec le GIE Airbus Industrie et s'engagent à respecter les principes des accords intergouvernementaux. Selon Georges Ville, les conventions industrielles entre le GIE et les constructeurs associés « consolident la structure contractuelle en affermissant les engagements industriels pris dans la convention cadre et les financements apportés nationalement »⁸⁰. En 1972, 5 constructeurs associés sont engagés dans le programme Airbus et responsables de la réalisation d'une partie de l'A300B⁸¹. Ainsi, l'Aérospatiale (société française) est chargée du développement du poste de pilotage, de la jonction fuselage - voilure et de l'assemblage général. La société allemande Deutsche Airbus GmbH est responsable du reste du fuselage et de la dérive tandis que CASA (société espagnole) se voit confier la réalisation de

⁷⁸ *Ibid.*

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ Ville Georges, *Les avions civils.*, p.58.

⁸¹ CADN, fonds de l'ambassade de Londres, 378PO/8/139, note sur le programme A300B rédigée par la direction d'Airbus Industrie, du 06/06/1972.

l'empennage horizontal, des trappes des trains d'atterrissage et des portes. Enfin, la partie voilure de l'appareil est réalisée, pour les parties mobiles, par la société néerlandaise Fokker et, pour les parties fixes, par la société britannique Hawker Siddeley Aviation.

Lors des prémices du projet Airbus en 1967, la société Hawker Siddeley Aviation était engagée dans le programme avec le gouvernement britannique. Au moment du retrait britannique du programme en 1969, s'est posée la question du maintien de la société britannique dans le programme et du financement de sa participation. En juillet 1969, les industriels et les gouvernements trouvent un accord et proposent à la société britannique de participer au programme en tant que sous-traitante associée. Dans une note du service des Affaires générales du 22 octobre 1969, une explication concernant le maintien d'Hawker Siddeley Aviation est proposée :

« Le souci de réaliser dans les délais prévus le programme Airbus a conduit les Gouvernements français et allemand à prendre la décision de continuer de collaborer avec la firme britannique Hawker Siddeley en raison de l'état d'avancement des travaux déjà effectués en matière de voilure par cette société »⁸².

L'importante implication de la société britannique depuis le début des travaux de développement de l'A300, puis de l'A300B lui permet de conserver sa place au sein du programme, et ce, malgré le départ de la Grande-Bretagne. Par ailleurs, le remplacement de celle-ci par une autre entreprise aurait engendré un retard conséquent sur le lancement de l'appareil qui aurait pu nuire à sa réussite. Georges Ville précise qu'« aucune solution satisfaisante pour la réalisation de la voilure n'[a pu] être trouvée en dehors du maintien d'HSA et ceci en dépit des

⁸² CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, note du service des Affaires Générales sur le programme Airbus, du 22/10/1969.

tentatives envisagées en France (Sud Aviation, Nord Aviation ou Dassault), en Allemagne et aux Pays-Bas (Fokker) »⁸³.

Au terme des différents accords intergouvernementaux aboutissant à la création du GIE Airbus Industrie et à la consolidation du programme Airbus, les États français, allemand, néerlandais et espagnol participent ainsi au programme :

Tableau 6 - Participations des partenaires du programme Airbus selon Georges Ville ⁸⁴

	France	RFA	Pays-Bas	Espagne	HSA
Participation des États	44,6%	44,6%	6,6%	4,2%	
Financement du développement	42,0%	42,0%	6,6%	2,0%	7,4%
Droits de membre dans le GIE	47,9%	47,9%		4,2%	

Sur ce tableau montrant la répartition des participations des partenaires au programme Airbus, l’on constate que les partenaires « historiques » que sont la France et la RFA ont une participation plus importante que les autres et ont, de fait, plus de droits au sein du GIE que leurs homologues européens. Par ailleurs, l’on remarque que la participation espagnole est plus faible, probablement en raison de son intégration tardive dans le projet. Quant aux Pays-Bas, ils ne possèdent aucun droit dans le GIE du fait de la non-intégration de l’industriel Fokker au sein de ce dernier. Ils restent en position de sous-traitant et financent le programme. Enfin, en

⁸³ Ville Georges, *Les avions civils.*, p.44.

⁸⁴ *Ibid.* p.55.

sa qualité de sous-traitant associé, la société Hawker Siddeley Aviation ne prend part qu'au financement du développement du programme⁸⁵.

De la même manière que lors de la signature des accords intergouvernementaux de 1967 et 1969, les diplomates ont participé activement à la réalisation et la rédaction des accords de 1970 et 1971. Ils ont pris part aux réunions pour la mise en commun des différentes traductions des accords et ont veillé à la concordance et à la signification de chaque expression afin que ces traductions soient exactement les mêmes, évitant des désaccords futurs entre les États signataires. Pour cela, ils ont été assistés des services juridiques des gouvernements⁸⁶ afin de s'assurer de la légalité des accords et de la signification juridique des termes employés. Enfin, les diplomates ont été acteurs dans la décision de participation d'un État puisqu'ils ont établi les premiers contacts, en assistance aux industriels⁸⁷, proposé les dates de réunions à leurs interlocuteurs et ont été des informateurs cruciaux pour leur gouvernement.

3. Des États en réflexion

Si l'intégration de l'Espagne et des Pays-Bas au programme Airbus s'est faite rapidement, sur 2 ans environ, pour d'autres États la réflexion fut plus longue. C'est notamment le cas de l'Italie et de la Belgique.

i. L'Italie

Dès 1967, l'Italie entame des démarches auprès des autorités françaises afin que son éventuelle participation puisse être examinée à l'occasion d'une réunion

⁸⁵ L'entreprise est « soutenue » financièrement par l'Allemagne qui, dans le cadre de la base égalitaire de l'accord franco-allemand de 1969, compense un déséquilibre dans la répartition des travaux de développement et s'engage à « prendre en charge [financièrement] une part importante des travaux effectués en commun et dans les pays tiers ». (Ville Georges, « Les histoires d'Airbus », *La lettre AAAF*, Association Aéronautique et Astronautique de France, n°3, mars 2006, p.4.).

⁸⁶ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, note du service des affaires juridiques pour la direction des affaires économiques et financières, du 27 mars 1970.

⁸⁷ C'est le cas par exemple de l'ambassadeur français en poste à La Haye qui, dans son télégramme du 22 avril 1968, informe le ministre français des Affaires Étrangères qu'il a pris contact avec le ministère néerlandais des Affaires étrangères à la suite de l'autorisation, accordée par le Comité directeur d'Airbus, aux Pays Bas et à l'Italie de participer au programme Airbus. (CADN, fonds ambassade de Bonn, 105PO1999038/373, télégramme de l'ambassadeur de France aux Pays-Bas, Pierre Siraud, au ministre des Affaires étrangères, Maurice Couve de Murville, du 22/04/1968).

intergouvernementale entre la France, la RFA et la Grande-Bretagne. Cette demande est engagée après une « démarche britannique à Rome qui aurait amené le Gouvernement italien à penser qu'une participation de l'industrie italienne au projet apparaissait possible »⁸⁸. Dans un télégramme du 11 avril 1968 adressé à l'ambassadeur français en poste à Rome, Maurice Couve de Murville mentionne la sollicitation officieuse italienne :

« Comme vous le savez, le 18 octobre dernier, l'Ambassade d'Italie a demandé au Département si le Gouvernement français accepterait d'examiner les conditions dans lesquelles l'Italie pourrait éventuellement participer à la construction de l'Airbus »⁸⁹.

En parallèle de cette demande, le gouvernement italien entreprend une étude au sein de son industrie afin de déterminer si celle-ci aurait la capacité de prendre part à une coopération internationale. Le 11 avril 1968, l'ambassadeur français à Rome, Étienne Burin des Rozières, informe le ministre des Affaires étrangères de cette étude italienne :

« Celui-ci, en prenant connaissance de notre réponse, a indiqué que les autorités italiennes étaient en train de procéder, dans le domaine de la construction aéronautique, à une étude systématique des possibilités de coopération industrielle avec divers pays. L'industrie nationale ne peut plus entreprendre à elle seule la réalisation d'un appareil moderne. On examine donc secteur par secteur l'éventualité d'une collaboration bi- ou multilatérale »⁹⁰.

Par ce télégramme, Étienne Burin des Rozières évoque les raisons de cette démarche italienne. Outre cette volonté de prendre part à une coopération

⁸⁸ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, note du service des Affaires générales et Transports internationaux, du 19/10/1967.

⁸⁹ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, télégramme du ministre français des Affaires étrangères, Maurice Couve de Murville, à l'ambassadeur de France à Rome, Étienne Burin des Rozières, du 11/04/1968.

⁹⁰ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, télégramme de l'ambassadeur de France en Italie, Étienne Burin des Rozières, au ministre des Affaires étrangères, Maurice Couve de Murville, du 23/04/1968.

intergouvernementale, c'est surtout pour des raisons économiques que l'Italie s'intéresse au programme Airbus dans lequel elle voit une possibilité de développer son industrie aéronautique incapable, pour le moment, de réaliser une telle entreprise seule. Par ailleurs, cet extrait du télégramme laisse sous-entendre que la réponse du gouvernement français attendue par l'Italie est positive et qu'une participation italienne peut être envisagée. Toutefois, en dépit de ces démarches qui semblaient positives, l'élan d'engagement italien s'essouffle puisqu'au cours du mois de juin 1969, les discussions entre les industriels du programme et les firmes italiennes cessent⁹¹. Malgré l'arrêt des discussions, les gouvernements allemand et français donnent leur approbation pour une participation italienne au programme Airbus sous réserve que les contacts soient repris entre les industriels⁹². Par ailleurs, les gouvernements partenaires voient en la participation italienne la possibilité d'élargir « l'image de marque européenne de l'AIRBUS [qui] permettrait sans doute de mieux le vendre et [...] parce que cela diminuerait [la] participation financière »⁹³ des gouvernements. Ainsi, l'entrée de l'Italie dans le programme Airbus serait avantageuse pour tous.

De 1970 à 1984, plusieurs échanges entre les industriels du programme et les firmes italiennes ont lieu. Néanmoins, aucun n'a abouti à un véritable accord de participation italienne au programme. Ces échanges ne restent qu'au statut de simple contact entre les industriels ou entre les autorités mais n'apportent rien de concret. Pour Georges Ville, cette situation avec l'Italie est due au fait que l'industrie italienne rappelle à chaque échange « sa constante préférence pour une collaboration en sous-traitance des industriels américains »⁹⁴. Ces liens avec la concurrence américaine et l'influence que les États-Unis peuvent exercer sur l'Italie inquiètent les partenaires d'Airbus Industrie qui doutent de la sincérité de

⁹¹ CADN, fonds ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, lettre du ministre des Affaires étrangères, Maurice Schumann, à l'ambassadeur de France en Italie, Étienne Burin des Rozières, du 19/10/1970.

⁹² CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, note du service des Affaires générales sur les participations néerlandaise et italienne à la construction de l'AIRBUS, du 05/11/1969.

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ Ville Georges, *Les avions civils.*, p.56.

l'engagement italien. Le lancement du programme A320 en 1982 illustre cette inquiétude des partenaires. Lors de ce lancement, les Italiens ont manifesté leur volonté de participer au développement de l'appareil. Cette intention a été favorablement accueillie par les partenaires du programme mais a soulevé quelques réticences, notamment du côté allemand qui, « compte tenu des liens existants entre les Italiens et les Américains en matière de construction aéronautique, [considère qu'] il sera sans doute très difficile de faire aboutir ces négociations »⁹⁵.

Au-delà de l'influence américaine, d'autres éléments, tels que les arguments avancés par l'Italie dans chaque discussion, peuvent expliquer les ralentissements voire les arrêts des négociations autour de la participation italienne. L'ambassadeur français Étienne Burin des Rozières en poste à Rome, renseigne tout au long de l'année 1971 le gouvernement français sur ce sujet. Ainsi, il explique que le gouvernement italien ne peut pas s'engager dans le programme A300B car le projet est déjà bien avancé sur la phase de conception et « qu'il s'agit désormais de fabrications industrielles, [pour lesquelles] l'Italie ne saurait y participer sous une forme qui engagerait les gouvernements »⁹⁶. Il précise que pour le gouvernement cette situation correspond alors à de la sous-traitance et ne concerne plus que les industriels. L'ambassadeur met également en avant la volonté du gouvernement italien de participer au prochain programme développé par Airbus Industrie :

« [Le gouvernement italien] souhaite que de nouvelles occasions surgissent en vue d'une coopération européenne dans le domaine de l'industrie aéronautique et que les contacts entre intéressés soient pris en temps voulu pour que les gouvernements puissent se joindre à l'entreprise commune »⁹⁷.

⁹⁵ CADN, fonds ambassade de France à Bonn, 105PO1999038/374, télégramme de l'ambassadeur de France en poste en RFA, Henri Froment-Meurice, au ministre des Affaires étrangères, Claude Cheysson, du 03/11/1982.

⁹⁶ CADN, fonds ambassade de France à Rome, 579PO/3/67, télégramme de l'ambassadeur de France en Italie, Étienne Burin des Rozières, au ministre d'État chargé de la défense nationale, Michel Debré, du 05/02/1971.

⁹⁷ *Ibid.*

Par ailleurs, le télégramme du 5 février 1971 de l'ambassadeur comporte un commentaire intéressant de ce dernier mettant en avant son rôle d'informateur auprès du gouvernement français. En effet, l'ambassadeur souligne que :

« L'Italie se considère désormais qualifiée pour participer à des programmes aéronautiques dès la phase de la conception et l'appui gouvernemental sera en règle générale réservé aux opérations de coopération internationale qui répondront à cette vocation. C'est dire que les opérations de sous-traitance deviendront ici de plus en plus aléatoires »⁹⁸.

Pour l'ambassadeur, l'Italie est prête à devenir un véritable partenaire pour le programme Airbus et ne souhaite plus être considérée qu'en tant que simple sous-traitante dans un programme intergouvernemental. Toutefois, la position du gouvernement italien semble contradictoire. En effet, l'Italie refuse d'être dans cette position de sous-traitante dans un programme intergouvernemental européen mais accepte plus facilement d'occuper cette dite position lorsqu'il s'agit de contrats avec les États-Unis. Enfin, l'ambassadeur français explique que cette volonté de devenir un véritable acteur dans les coopérations aéronautiques intergouvernementales de la part de l'Italie, entraîne un véritable enlèvement, voire un échec des négociations pour certains programmes comme le Bréguet 941, le Marcel Dassault « Hirondelle » ou encore l'Airbus⁹⁹. Ces arguments avancés par Étienne Burin des Roziers sont mentionnés dans ses télégrammes de l'année 1971 mais sont applicables à chaque discussion entamée depuis 1967 et jusqu'en 1984 (correspondant à la borne chronologique de cette étude de cas).

Le processus de réflexion de l'Italie sur sa participation au programme Airbus est assez complexe. Le gouvernement italien a entamé plusieurs fois les démarches auprès des autorités, d'Airbus Industrie, sans jamais pouvoir parvenir à un accord. Elle a effectué des études sur ses capacités industrielles dès le début du projet, pris

⁹⁸ *Ibid.*

⁹⁹ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, télégramme de l'ambassadeur de France en Italie, Étienne Burin des Roziers, au ministre d'État chargé de la défense nationale, Michel Debré, du 19/03/1971.

contact avec les industries à différentes reprises mais pour diverses raisons, comme l'influence des concurrents américains ou cette volonté d'être un véritable partenaire en Europe et non un sous-traitant, ces négociations ont échoué. Ce n'est qu'en 2000, après près de 33 ans de discussions sur son éventuelle participation, que le gouvernement italien intègre le consortium Airbus Industrie.

ii. La Belgique

Initialement, la Belgique ne souhaite pas intégrer le programme Airbus car elle participe déjà au développement du programme Mercure, une coopération aéronautique internationale débutée en 1969 par le constructeur aéronautique Marcel Dassault et regroupant également l'Italie, l'Espagne, la Suisse, le Canada et la France. Malgré la réticence belge et son refus de participer, les partenaires du GIE Airbus Industrie décident d'entamer des démarches diplomatiques auprès de l'État belge pour le convaincre de prendre part au programme A300B dès l'année 1970 :

« En raison, d'autre part, de l'intérêt qui s'attache à un élargissement de la coopération européenne dans le programme AIRBUS, il a également été décidé d'effectuer des démarches auprès des Gouvernements belge et italien pour tenter de les amener eux aussi à participer à la construction de l'Airbus »¹⁰⁰.

Ce télégramme du ministre des Affaires étrangères du 19 octobre 1970 met en avant la principale raison de ces démarches diplomatiques, à savoir renforcer le caractère européen du programme en intégrant d'autres États que sont la Belgique et l'Italie. Toutefois, ces démarches ne sont pas concluantes et la Belgique ne semble pas réceptive aux propositions du Comité Intergouvernemental. Il faut attendre la fin du programme Mercure (en 1975) et l'année 1978 pour voir une reprise des discussions entre les partenaires européens et les autorités belges. Le télégramme du 03 novembre 1978 de Jacques Alain Sedouy, chef de service des

¹⁰⁰ CADN, fonds ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme du ministre des Affaires étrangères, Maurice Couve de Murville, à l'ambassadeur de France en Italie, Étienne Burin des Roziers, du 19/10/1970.

Affaires générales au ministère des Affaires étrangères, fait état de la visite d'une délégation belge en France et des conclusions de celle-ci.¹⁰¹ Ainsi, selon lui, le gouvernement belge est favorable à une participation belge mais il est en attente des résultats des études internes de son industrie avant de se prononcer définitivement sur la question.

Par ailleurs, M. Sedouy rappelle aux ambassadeurs destinataires du télégramme qu'il existe trois possibilités pour la Belgique d'intégrer le programme. Celle-ci pourrait entrer comme membre plein dans le programme, être simplement sous-traitante ou « adopter un statut intermédiaire, du type de celui dont bénéficient les Hollandais actuellement au sein du programme »¹⁰². Ce statut intermédiaire similaire à celui des Pays-Bas consisterait « à prendre une part du travail industriel et participer aux frais de développement en ayant éventuellement un observateur au sein des organes de direction du programme »¹⁰³. Selon, Jacques Alain Sedouy, cette solution devrait être plus adaptée à la Belgique mais il note un problème concernant la répartition des charges de travail. En effet, les industries belges ont la capacité de développer les parties mobiles de la voilure mais cette tâche est déjà confiée à la société néerlandaise Fokker. Toutefois, pour M. Sedouy, une solution pourrait être trouvée par la signature d'un accord entre les deux industriels SABCA et Fokker, ce dernier étant actionnaire dans la société belge, les deux industries pourraient facilement trouver un terrain d'entente.

Les échanges diplomatiques se poursuivent jusqu'en décembre 1978, le ministre belge des travaux publics souhaite obtenir plus d'informations sur les conditions de participation de la Belgique au programme A310. Le télégramme du 14 décembre 1978 de M. Joël Le Theule, ministre des Transports français, l'informe que la détermination des conditions de participation belges est du ressort du consortium Airbus Industrie et donc des Constructeurs associés. Toutefois, il

¹⁰¹ CADN, fonds ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme du chef de service des Affaires générales, Jacques Alain Seydoux, aux ambassadeurs français en poste en Belgique, aux Pays-Bas, en RFA et en Grande-Bretagne, du 03/11/1978.

¹⁰² *Ibid.*

¹⁰³ *Ibid.*

précise que dans le cadre de la répartition des travaux pour la partie mobile de la voilure de l'A310, l'industrie belge pourrait recevoir une part de l'ordre de 2 à 3% « du total de la charge cellule »¹⁰⁴.

Ces différents échanges diplomatiques entamés depuis 1978, amènent le gouvernement belge à fonder une société anonyme responsable du programme Airbus en Belgique. Le 19 mars 1979 est signée « une convention préalable à la constitution d'une société anonyme relative à la participation belge au programme Airbus », marquant alors la création de la société Belairbus qui regroupe les industries belges Sonaca, FN et Asco. Michel Hucorne précise que cette société est responsable auprès du consortium européen des intérêts de la Belgique et surveille « de près les travaux effectués par les firmes belges dans le programme »¹⁰⁵. À la suite de cette création, un accord de principe de participation belge est paraphé par Belairbus et Airbus Industrie le 30 mars 1979. Les autorités belges acceptent cet accord mais imposent une condition : « la présence d'un observateur belge au comité intergouvernemental Airbus et d'un observateur au conseil de surveillance du GIE Airbus Industrie »¹⁰⁶. Cet accord est suivi quelques jours plus tard par la signature d'« un accord de participation avec le G.I.E Airbus Industrie, en vue de la collaboration de [la Belgique] à la construction du A310 »¹⁰⁷. Selon Michel Hucorne, c'est le « souci de diversifier la production aéronautique belge et de sortir du cycle des seuls programmes militaires qui amène le gouvernement à signer [cet accord] »¹⁰⁸. Cette raison avancée par l'auteur est similaire à celle proposée par Georges Ville :

¹⁰⁴ CADN, fonds ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme du chef de service des Affaires générales, Jacques Alain Sedouy, aux ambassadeurs de France en Belgique, aux Pays-Bas, en Grande-Bretagne et en RFA, du 14/12/1978.

¹⁰⁵ Hucorne Michel, « L'industrie aéronautique en Belgique », in. *Courrier Hebdomadaire du CRISP*, Bruxelles, Éditions CRIS, 1984, n°34, p.22.

¹⁰⁶ CADN, fonds ambassade de France à Bonn, 105PO1999038/374, télégramme du chef de service des Affaires générales Jacques Alain Sedouy, aux ambassadeurs français en poste en Belgique, aux Pays-Bas, en RFA et en Grande-Bretagne, du 30/03/1979.

¹⁰⁷ Hucorne Michel, « L'industrie aéronautique en Belgique », p.22.

¹⁰⁸ *Ibid.*

« La Belgique, très attachée à sa large coopération avec Dassault dans les domaines militaires et civils, ne manifeste pas non plus un grand enthousiasme pour l'Airbus ; il faudra attendre l'échec commercial de l'opération Mercure et le lancement de l'A310 en 1979 pour voir cette position évoluer et la Belgique s'intéresser à une participation aux programmes Airbus »¹⁰⁹.

La participation belge au programme Airbus apparaît ici comme une opportunité pour l'État belge de compenser l'arrêt du programme Mercure – dont la chaîne de montage a été arrêtée le 12 décembre 1975 marquant ainsi la fin du programme – et de développer son industrie. Le 28 septembre 1981, l'accord de lancement relatif au programme A310 est signé par la France, la RFA, l'Espagne et la Grande-Bretagne. Cet accord est suivi, le 31 mars 1982, par la signature de l'accord de participation des États belge et néerlandais au programme A310. Cette distinction dans les dates de signature des accords est probablement due à la différence de statut entre les membres du GIE et les Pays-Bas et la Belgique. Par cet accord de 1982, la Belgique intègre le programme Airbus. À ce titre, elle est représentée au Comité Intergouvernemental ainsi qu'au Comité Exécutif et la société Belairbus est désignée comme Constructeur associé. Le gouvernement belge a voix délibérative pour toutes les questions relatives à ses intérêts respectifs ou à ceux de son industrie (modifications des accords précédents, de sa participation ou des conditions de remboursement de Belairbus, approbation de l'Accord-cadre entre l'Agence exécutive et Airbus Industrie concernant l'industrie belge, etc.). L'État belge, comme l'État néerlandais ou espagnol, ne peut s'opposer à une décision franco-allemande d'arrêt du programme Airbus. Ainsi, la Belgique intègre le consortium avec un statut similaire à celui des Pays-Bas, elle est représentée dans les différents comités mais la société Belairbus n'est pas membre du GIE Airbus Industrie.

Pour finir, les États belge et italien ont tous deux eu la volonté d'intégrer le programme Airbus pour des raisons économiques et industrielles. Toutefois, pour

¹⁰⁹ Ville Georges, *Les avions civils.*, p.55.

des motifs différents, le premier a pu participer rapidement après les échanges diplomatiques au programme, tandis que le second a retardé son entrée dans le consortium. Des démarches diplomatiques ont été effectuées auprès des autorités italiennes et belges mais celles-ci n'ont pas abouti aux mêmes conclusions. En effet, les démarches réalisées auprès de la Belgique ont été fructueuses en raison de plusieurs facteurs. Tout d'abord, l'arrêt du programme Mercure du constructeur français Marcel Dassault, en 1975 qui laisse l'industrie aéronautique belge sans programme civil d'envergure¹¹⁰. En dépit de l'arrêt du programme, la Belgique entretient de bons rapports avec la France puisque son industrie reste impliquée dans différents programmes aéronautiques civils et militaires, notamment ceux développés par Marcel Dassault. Cette amitié industrielle entre les deux États a facilité les discussions autour de la participation belge au programme Airbus. Une note du service des Affaires générales datée du 24 octobre 1970 et adressée au ministre des Transports, Joël Le Theule, évoque cette amitié industrielle franco-belge et les possibilités d'extensions de celle-ci :

« En ce qui concerne la Belgique, M. Mondon [...] se propose d'examiner à cette occasion avec M. LEBURTON la possibilité d'une extension de la coopération belge pour la construction d'avions commerciaux. Les réalisations actuelles de la coopération franco-belge dans le domaine de la construction militaire et civile (programme Mercure) étant très satisfaisante, il devrait être possible de l'élargir encore et peut-être même de l'étendre à la construction de l'AIRBUS »¹¹¹.

Il semblerait qu'après l'arrêt du programme Mercure, cette étroite collaboration entre la France et la Belgique ait rapidement rendu possible une participation belge au programme Airbus à la différence de l'Italie qui n'a pas souhaité participer au programme en position de sous-traitante, sûrement en raison

¹¹⁰ L'industrie belge, par l'intermédiaire de SABCA, participe tout de même au développement d'autres programmes aéronautiques tels que le Mercure, le F16, l'Alpha-Jet, les Mirages F1, 3 et 5, etc.

¹¹¹ CADN, fonds ambassade de France à Madrid, note du service des Affaires générales adressée au ministre des Transports, M. Joël Le Theule, du 24/11/1970.

de l'influence américaine exercée sur le gouvernement et l'industrie italienne. Néanmoins, elle a, elle aussi, mis en place une collaboration importante avec la France en développant le programme ATR (Avions de transport régional) en 1981. Ce programme n'a, toutefois, pas pu être un argument pour inciter l'Italie à participer au programme Airbus comme cela a pu être le cas pour la Belgique. Cela peut être expliqué par le fait que le programme ATR ainsi que la collaboration franco-italienne dans le domaine de l'aéronautique sont très récents.

Dans la création et la fondation du programme Airbus, les ambassadeurs et plus généralement les diplomates, ont joué plusieurs rôles. D'abord messagers, puis informateurs, les diplomates deviennent négociateurs et rédacteurs des accords intergouvernementaux. Cependant, il semble important de préciser que ces diplomates sont tributaires des différents services de l'administration française tels que la direction des Affaires économiques et financières, le service des Affaires générales et le service juridique du ministère des Affaires étrangères. En effet, les ambassadeurs sont en attente des directives de ces services afin de pouvoir s'assurer de représenter les intérêts de la France et de son industrie lors des réunions sur le programme et d'être informés des dernières avancées sur le projet Airbus. Par ailleurs, la réalisation des premiers accords du projet résulte d'un véritable travail de groupe impliquant les différents échelons de l'administration française ci-dessus. Dans le cas des diplomates, ces derniers établissent notamment les contacts avec les Autorités de leur pays de résidence, s'assurent de l'exactitude de la traduction des accords ou encore informent plus précisément leur gouvernement sur une situation particulière ou délicate, comme lors du retrait de la Grande-Bretagne en 1969. Les actions de ces échelons administratifs conduisent à la création d'un consortium fort, doté d'un statut juridique adapté et dans lequel les industriels et les gouvernements partenaires s'engagent pour y développer une coopération aéronautique crédible face à la concurrence américaine.

CHAPITRE 2 - LES PREMIERES CRISES DU CONSTRUCTEUR EUROPEEN : LES CAS DE LA GRANDE-BRETAGNE ET DE L'ESPAGNE

Si les gouvernements parviennent rapidement à trouver un accord lorsqu'ils ne sont que deux, la situation se complique dès lors qu'un troisième voir un quatrième État s'ajoute aux négociations. Les intérêts nationaux diffèrent et les désaccords se multiplient entraînant alors des crises. À la veille de la signature de l'accord tripartite de 1969 entre la France, la RFA et la Grande-Bretagne, les premières crises du programme apparaissent, avec notamment celle engendrée par le retrait britannique. Quelques années plus tard, c'est une autre crise causée par la dénonciation du contrat par la compagnie aérienne nationale espagnole IBERIA qui vient éprouver le GIE Airbus Industrie et le Comité Intergouvernemental. Ces crises contribuent à renforcer l'alliance franco-allemande et participent au développement de stratégies diplomatiques pour trouver des réponses à celles-ci.

a. La Grande-Bretagne face au programme Airbus

L'histoire de la participation anglaise au programme Airbus n'est pas aussi simple que celle de la participation française ou allemande. Malgré des périodes de doutes ou de réticences, les partenaires français et allemand ont maintenu leur place dans le programme en dépit des risques encourus. La vision anglaise face au programme est tout autre. Le gouvernement britannique a souhaité privilégier les intérêts de son industrie nationale et ce quel que soit le programme développé, qu'il soit européen ou non. De ce fait, la Grande Bretagne s'est intéressée à plusieurs projets en partenariat avec les concurrents américains, ou issus des industries britanniques.

Ce rapport anglais ambigu au programme Airbus est perceptible dans les archives diplomatiques qui retracent l'histoire des relations de la Grande-Bretagne avec le consortium. D'abord fervent défenseur du programme, l'État britannique a peu à peu montré des réticences face à celui-ci avant de se retirer en 1969 pour développer son propre programme, concurrent direct de l'Airbus. Puis elle a fini

par réintégrer le programme Airbus, non sans difficulté, grâce aux stratégies du GIE Airbus Industrie et du Comité Intergouvernemental.

1. Le retrait britannique en 1969

En 1967, la Grande-Bretagne signe, avec la France et la RFA, le « Protocole d'accord lançant la phase de définition de l'Airbus européen », s'engageant ainsi dans une coopération à caractère européen. Par l'emploi du terme « Airbus européen », le protocole sous-entend qu'une forme d'entraide et de solidarité européenne est instaurée entre les partenaires pour parvenir au développement de l'Airbus. Toutefois, la présence de cette forme de solidarité n'empêche pas les partenaires de s'assurer que les intérêts de leurs industries respectives sont respectés. Dans le cas de l'industrie anglaise, ce sont les industriels Hawker Siddeley Aviation (HSA) et Rolls Royce qui sont le plus concernés par le projet. Le premier se voit confier le développement de la voilure car, selon Georges Ville, « les constructeurs et les établissements de recherche britanniques avaient une avance technique reconnue dans l'optimisation aérodynamique des voilures en vol subsonique à Mach élevée »¹. Le second industriel, Rolls Royce est une société britannique mondialement reconnue pour ses qualités de motoriste.

Si lors de la répartition des charges concernant l'Airbus A300B, il n'y a pas eu de désaccord concernant les tâches confiées à HSA, les tensions montent lors du choix du motoriste. En effet, le gouvernement britannique milite activement pour que la société Rolls Royce soit choisie par les partenaires du programme au détriment des autres propositions qui ont pu être faites. Parmi celles-ci se trouvent un choix purement américain, celui du moteur JT9D conçu par Pratt & Whitney et le CF6-50 de General Electric, un choix américain mais dans lequel le motoriste français SNECMA a une part importante. Les débats autour du choix du moteur s'enlisent, en raison notamment de l'obstination anglaise et d'une volonté franco-allemande pour une coopération américaine. Ce n'est qu'en octobre 1969, soit plusieurs mois après le retrait britannique, que les gouvernements français et allemand parviennent à un accord et optent pour deux solutions. La première

¹ Ville Georges, *Les avions civils.*, p. 21.

consiste à proposer le moteur de General Electric comme moteur de base de l'A300B, c'est-à-dire que le CF6-50 sera sur la configuration initiale de l'avion. La seconde est de proposer le moteur RB211 de Rolls Royce comme solution alternative aux compagnies aériennes.

Ce désaccord sur le choix du moteur est une des premières raisons qui entraînent le retrait du gouvernement britannique du programme. À celui-ci s'ajoute le souhait de la Grande-Bretagne de diversifier les programmes auxquels pourraient participer son industrie. Elle se rapproche, de fait, de sociétés américaines telle Lockheed avec qui Rolls Royce développe un partenariat autour du programme L-1011 TriStar (*sic.*). Ce partenariat est évoqué dès 1967 dans une note du service des Affaires générales adressée au ministre des Transports Jean Chamant :

« Or Rolls Royce joue sur deux tableaux. Elle prépare un moteur RB 207 pour le bi-réacteur (*sic.*) Airbus et elle envisage d'autre part de lancer la fabrication d'un moteur RB 211 conçu pour équiper le tri-moteur américain qui doit être le concurrent direct de l'Airbus »².

Ainsi, il semblerait que dès le début du programme, le gouvernement britannique ne fasse pas preuve de « solidarité européenne » et manque d'honnêteté envers les partenaires du programme puisqu'elle participe dans le même temps au développement de l'Airbus et de son concurrent le Lockheed L-1011 TriStar. Par ailleurs, cette tentation anglaise pour les partenariats américains paraît se renforcer dans le temps, notamment en raison de la volonté du gouvernement britannique d'investir dans un programme qui puisse être rentable immédiatement. Dans un télégramme daté du 30 juillet 1968, l'ambassade de France à Londres informe le ministre des Affaires étrangères de l'évolution de la perception du programme par les Britanniques :

² CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, note du service des Affaires générales adressée au ministre des Transports, Jean Chamant, du 20/07/1967.

« Les Britanniques redeviennent sensibles à la tentation de la collaboration américaine et paraissent moins enclins à consentir des sacrifices financiers importants pour réaliser des productions spécifiquement européennes »³.

Par ailleurs, l'ambassadeur précise que « dans cette optique une collaboration américaine, celle de Boeing par exemple paraît présenter des avantages »⁴. Cette idée d'une nécessité de rentabilité du projet voulue par le gouvernement britannique se confirme lors d'une réunion intergouvernementale entre les partenaires du programme le 10 avril 1969. À cette occasion, un communiqué de presse est réalisé et transmis au Secrétariat général à l'aviation civile du ministère des Transports dans lequel est mentionnée la déclaration de M. Wedgwood Benn, ministre de la Technologie du Royaume-Uni, à propos de la position de son gouvernement face au programme Airbus :

« Le Gouvernement britannique, qui procède actuellement à l'évaluation d'autres projets, n'était pas entièrement satisfait sur certains points, par l'A-300 B ; en particulier, en ce qui concerne le marché commercial et les perspectives économiques, les coûts de développement et leur remboursement ainsi que l'absence d'un engagement ferme au profit d'un moteur européen »⁵.

La déclaration du ministre britannique ne cache pas l'existence de projets alternatifs au programme Airbus et ne mentionne que les aspects financiers du programme sans évoquer les éventuels problèmes relatifs aux caractéristiques techniques de l'appareil. En ce qui concerne les coûts de développement de l'appareil Airbus pour le gouvernement britannique, il est à noter que ces derniers ont significativement augmenté, passant de 130 millions de livres à 210 millions de livres en quelques mois. Pour Gérard André, chargé d'Affaires de France en Grande-Bretagne, cette augmentation est « un argument de poids pour tous ceux

³ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, télégramme de l'ambassadeur français en Grande-Bretagne, Geoffroy Chodron de Courcel, au ministre des Affaires étrangères, Michel Debré, du 30/07/1968.

⁴ *Ibid.*

⁵ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, communiqué de presse à la suite de la réunion tripartite tenue à Londres le 10 avril 1969, du 10/04/1969.

qui au cabinet britannique sont hostiles au projet »⁶. Outre les aspects économiques du programme, d'autres raisons mentionnées par Gérard André dans son télégramme du 30 juillet 1968, pourraient expliquer les motivations du retrait du gouvernement britannique. Ce dernier évoque, entre autres, le partenariat entre Lockheed et Rolls Royce et le carnet de commandes chargé de l'entreprise HSA qui a récemment obtenu une commande de Trident 3B :

« Dans le domaine des cellules, l'entreprise britannique intéressée est la société Hawker-Siddeley, qui vient précisément de recevoir une importante commande de Tridents 3B destinés à la BEA. Son plan de charge est donc assuré dans l'avenir immédiat »⁷.

Ainsi, le retrait britannique est dû à de multiples raisons principalement liées à la rentabilité du projet. Pour justifier son départ, la Grande-Bretagne occulte les autres facteurs que sont le développement de son industrie, les différents partenariats à l'étranger et la forme de frustration causée par le choix de la motorisation de l'Airbus, pour ne garder que l'argument concernant l'avenir commercial de l'appareil qui, pour elle, n'est pas assez assuré⁸. Enfin, il existe un dernier élément que la Grande Bretagne occulte dans sa justification, son souhait de développer ses propres appareils, les BAC 2-11 et BAC 3-11, concurrents de l'Airbus.

Dès le début du projet, des doutes concernant l'implication de la Grande-Bretagne sont émis. De fait, les gouvernements français et allemand, à travers leurs corps diplomatiques, ont été attentifs à l'évolution de la position anglaise face au programme. Les diplomates ont ainsi été des informateurs cruciaux rapportant tantôt des éléments officiels issus d'entretiens avec des représentants du gouvernement britannique, tantôt des « rumeurs » issues de la presse anglaise. Les dépêches d'actualités réalisées régulièrement par les ambassadeurs peuvent

⁶ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, télégramme de l'ambassadeur français en Grande-Bretagne, Geoffroy Chodron de Courcel, au ministre des Affaires étrangères, Michel Debré, du 30/07/1968.

⁷ *Ibid.*

⁸ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, note du service des Affaires Générales sur le programme Airbus, du 22/10/1969.

s’avérer utiles afin de saisir une petite partie de l’opinion publique britannique ou encore d’obtenir des informations qui n’auraient pas encore été diffusées par les autorités concernées. Néanmoins, les informations divulguées dans la presse peuvent être déformées et doivent donc être étudiées avec précaution et confirmées par des recherches supplémentaires. Dans les dépêches d’actualités réalisées par les diplomates, ces derniers citent les passages des articles de presse puis les commentent en confirmant ou non la véracité des éléments. La dépêche d’actualités du 17 août 1967, rédigée par Gérard André, illustre ce principe :

« La presse britannique s’est faite l’écho depuis quelques jours des rumeurs selon lesquelles on envisagerait, dans les milieux responsables, l’idée d’une prise de participation de capitaux américains dans l’industrie anglaise de construction aéronautique »⁹.

Dans la suite de son télégramme, le diplomate revient sur les origines de cette rumeur, les arguments en faveur de celle-ci et dément les informations en contactant les autorités britanniques :

« Au département du Ministère de la Technologie qui traite toutes les questions se rapportant à la construction aéronautique, ces articles de presse ont provoqué une réaction immédiate : il n’y a, dit-on, rien de véridique dans les indications données par Chapman Pincher et par son confrère. D’Outre Atlantique un démenti du même ordre a été émis en même temps par les industriels de construction aéronautiques américaines »¹⁰.

Ainsi, le chargé d’Affaires de France établit son rapport en informant le gouvernement des différentes rumeurs qui circulent à travers la presse en Grande-Bretagne et s’assure par la suite de confirmer ou d’infirmier celles-ci en s’adressant aux services compétents. Il profite également de ce rapport pour évoquer la liste des

⁹ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/55, télégramme du chargé des Affaires de France en Grande-Bretagne, Gérard André, au ministre des Affaires étrangères, Maurice Couve de Murville, du 17/08/1967.

¹⁰ *Ibid.*

difficultés que rencontrent l'industrie aéronautique anglaise notamment sur les questions de gestion budgétaire et de coût de développement.

En Grande-Bretagne, l'ambassadeur de France sera particulièrement sollicité lorsque le Comité directeur d'Airbus, puis le Comité Intergouvernemental et le GIE Airbus Industrie vont envisager des actions diplomatiques afin de convaincre la Grande-Bretagne de renoncer aux projets BAC 2-11 et BAC 3-11.

2. La concurrence anglaise : les BAC 2-11 et 3-11

Au cours des années 1960, les constructeurs aéronautiques tels que Boeing, de Havilland ou encore Sud Aviation, entament des études afin de renouveler les gammes d'avions de ligne déjà existantes. Dans ce contexte, la société British Aircraft Corporation (BAC) développe, entre 1966 et 1970, les projets BAC 2-11 et BAC 3-11. Elle esquisse dans un premier temps le BAC 2-11, un appareil de type moyen-courrier de 200 places¹¹ avant de le moderniser entre 1967 et 1969, encouragée par les incertitudes du gouvernement britannique concernant l'Airbus européen et son retrait du projet en 1969. Ainsi la BAC développe le BAC 3-11 en pensant pouvoir convaincre le gouvernement britannique d'investir dans celui-ci, après ses déboires avec l'Airbus. Dans leurs caractéristiques, les deux projets de la BAC sont similaires à l'Airbus européen, ce qui font d'eux de sérieux concurrents capables de nuire au projet Airbus.

À la suite des déceptions connues par la Grande-Bretagne avec le projet européen Airbus, notamment sur le choix des moteurs, les projets de la BAC présentent des intérêts qui attirent l'attention du gouvernement. Ce dernier serait un appareil exclusivement britannique, développé par la société BAC et équipé de moteurs Rolls Royce. Dans un télégramme du 12 mai 1970, l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Maurice Couve de Murville adresse un long rapport sur les intérêts que représentent le BAC 3-11 pour le gouvernement britannique, à Maurice Schumann, ministre des Affaires étrangères. Il explique alors que la

¹¹ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/55, télégramme du chargé d'Affaires de France en Grande-Bretagne, Gérard André, au ministre des Affaires étrangères, Michel Debré, du 22/08/1967.

compagnie aérienne nationale British European Airways (BEA) soutient le projet du BAC 3-11 et qu'une forme de solidarité entre la compagnie aérienne et l'industrie britannique serait la raison de la préférence de BEA pour le BAC 3-11¹². Par ailleurs, l'ambassadeur évoque les difficultés financières et industrielles rencontrées par Rolls Royce qui pourraient représenter un danger pour « l'avenir de l'industrie des moteurs en Grande-Bretagne »¹³. Ces difficultés obligent donc la Grande-Bretagne à trouver une solution pour maintenir son industriel et, le projet BAC 3-11 pourrait résoudre ce problème. Pour l'ambassadeur, le BAC 3-11 semblerait être la solution qui permettrait d'assurer la survie de Rolls Royce et de satisfaire les besoins de la BEA. Toutefois, développer ce projet représente un coût important et ne garantit pas son succès commercial. Le gouvernement britannique doit donc procéder à plusieurs études afin de mener à bien sa réflexion¹⁴.

La British Aircraft Corporation est consciente du fait que ses projets BAC 2-11 et BAC 3-11 sont de potentiels concurrents de l'Airbus européen. Dans ce contexte, elle mène une campagne auprès du gouvernement britannique et de la presse pour tenter d'obtenir des financements. Le télégramme, daté du 22 août 1967 rédigé par Gérard André, mentionne cette campagne pour le développement du BAC 2-11 :

« Poursuivant la campagne qu'elle a entreprise depuis plusieurs semaines et qui a été particulièrement active au moment des entretiens tripartites sur l'Airbus, la firme de construction aéronautique BAC cherche à éveiller l'intérêt de l'opinion en Grande-Bretagne pour l'avion BAC 2-11 »¹⁵.

Par cette campagne, la BAC exerce une pression constante sur le gouvernement britannique. Le constructeur aéronautique mène une campagne

¹² CADN, fonds ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Geoffroy Chodron de Courcel, au ministre des Affaires étrangères, Maurice Schuman, du 12/05/1970.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO/1999038/373, télégramme du chargé d'Affaires de France en Grande-Bretagne, Gérard André, au ministre des Affaires étrangères, Michel Debré, du 22/08/1967.

similaire pour le projet BAC 3-11¹⁶ et estime, par ailleurs, « détenir un avantage décisif sur l'Airbus européen du fait, de l'expérience qu'elle possède de la vente d'appareils sur les marchés mondiaux, notamment aux États-Unis »¹⁷. Face à ces campagnes, le gouvernement britannique réagit de plusieurs manières. Il est, dans un premier temps, contre un quelconque soutien financier pour le BAC 2-11 et refuse de financer les compagnies aériennes qui s'intéressent à l'achat de cet appareil. La dépêche d'actualités de Gérard André, datée du 03 août 1967, mentionne un article du *Times* indiquant la position britannique sur le projet :

« Le Gouvernement britannique, y lit-on, n'a pas l'intention d'aider B.E.A. à acheter des avions BAC 2-11 [...]. L'article du Times, dont les sources doivent être recherchées du côté du Ministère de la Technologie, a manifestement pour objet de montrer aux partenaires français et allemand de la Grande-Bretagne que celle-ci est bien décidée à aller de l'avant pour la réalisation de l'Airbus »¹⁸.

Ce positionnement du gouvernement britannique contre le BAC 2-11, bien que rapporté par la presse, semble assez logique. En effet, le projet BAC 2-11 est développé dès 1965 soit en même temps que le programme Airbus et la Grande Bretagne s'avère plus intéressée par une participation au sein d'une coopération aéronautique intergouvernementale plutôt que le développement d'un programme exclusivement britannique. Par ailleurs, cette période correspond aux débuts du projet Airbus et, aucune tension particulière ne se fait ressentir au sein des partenaires, chacun d'entre eux essayant alors de trouver son compte dans le programme. Si la Grande Bretagne est contre le financement du BAC 2-11, sa réaction est tout autre en ce qui concerne le BAC 3-11. Cette dernière étudie plus sérieusement la proposition de BAC, du fait de ses contrariétés avec les partenaires

¹⁶ Les archives diplomatiques ne présentent pas en détail cette campagne pour le BAC 3-11 mais ils font état de l'existence de celle-ci.

¹⁷ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, 105PO/1999038/373, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Geoffroy Chodron de Courcel, au ministre des Affaires étrangères, Maurice Schuman, du 30/12/1969.

¹⁸ CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO/1999038/373, télégramme du chargé d'Affaires de France en Grande-Bretagne, Gérard André, au ministre des Affaires étrangères, Maurice Couve de Murville, du 03/08/1967.

européens, et s'intéresse ainsi au développement de son propre appareil pour lequel il existerait un marché :

« Intervenant dans un débat consacré aux problèmes d'aéronautique civile, Lord Beswick a notamment déclaré : “ Quelle que doive être la décision sur le A-300 (c'est-à-dire sur l'Airbus européen), le gouvernement britannique considère qu'il existe une demande pour un avion de 200 places qui serait un complément à un airbus de capacité supérieure ” »¹⁹.

Par ce télégramme, daté du 22 juillet 1968, Geoffroy Chodron de Courcel, ambassadeur de France en Grande-Bretagne, informe le Quai d'Orsay de l'intérêt que porte la Grande Bretagne pour le BAC 3-11. Il montre que pour les Britanniques une coexistence des deux programmes est possible et qu'alors les deux ne seraient pas concurrents mais complémentaires.

Dans cette optique, la Grande-Bretagne recherche d'autres partenaires pour participer au financement du programme. Elle propose ainsi à la RFA de prendre part au programme, proposition que la RFA refusera, préférant se consacrer à l'Airbus²⁰. Dans une note du service des Affaires générales adressée au ministre des Transports, Joël Le Theule, et datée du 24 octobre 1970, il est indiqué que les Britanniques auraient également approché l'Italie et la Belgique pour les amener à participer au BAC 3-11 :

« Or il est à peu près certain que les Britanniques ont déjà pris des contacts avec les industriels de deux pays de la C.E.E. (Belgique et Italie) pour trouver chez eux des appuis au projet BAC 311 (*sic.*) »²¹.

Ainsi pour son projet complémentaire de l'Airbus, la Grande-Bretagne prend contact avec les mêmes États que ceux engagés dans la coopération

¹⁹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO/1999038/373, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Geoffroy Chodron de Courcel, au ministre des Affaires étrangères, Michel Debré, du 22/07/1968.

²⁰ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, télégramme de l'ambassadeur français en Grande-Bretagne, Geoffroy Chodron de Courcel au ministère des Affaires étrangères, du 10/02/1969.

²¹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, note du service des Affaires générales, du 24/10/1970.

intergouvernementale. Toutefois, cette recherche de partenaires ne semble pas anodine. En effet, l'attitude britannique interroge. Si la Grande-Bretagne considère que le BAC 3-11 et l'Airbus A300 B sont complémentaires, pourquoi veut-elle détourner l'un des partenaires principaux, et les potentiels nouveaux membres, de l'Airbus vers son propre programme et ainsi risquer de nuire au programme européen ? De plus, cette recherche de partenaires est d'autant plus intrigante car elle ferait perdre au programme BAC 3-11 l'un de ses avantages qui avait séduit le gouvernement : son identité exclusivement britannique. En incluant des États étrangers, en particulier la RFA, dans le programme la Grande-Bretagne accepterait de voir ce programme devenir international et donc de relancer, à nouveau, les mêmes discussions sur la définition des caractéristiques de l'appareil, le choix des moteurs etc. Par cette approche, le gouvernement britannique semble vouloir alors proposer un nouvel Airbus européen mais sans la présence française. Sur ce dernier point, Georges Ville précise la vision britannique :

« Pour les services britanniques la situation est sans appel : on ne peut faire confiance aux industries et administrations françaises pour assurer la maîtrise d'œuvre d'un programme de cette ampleur et seule une mutation vers le programme BAC 3-11 développé sous maîtrise britannique peut offrir une alternative crédible »²².

Ainsi, l'on peut supposer qu'en quittant le programme Airbus, la Grande-Bretagne avait déjà pour projet de développer un programme similaire sur lequel elle pourrait avoir plus de contrôle et dont ses membres seraient les mêmes que pour l'Airbus, à l'exception de la participation française.

La similitude des programmes de la BAC avec le projet Airbus inquiète fortement les partenaires de la coopération intergouvernementale qui voient d'un mauvais œil cette entreprise britannique. Lors du développement du BAC 2-11, de premières réactions venues d'outre-Manche apparaissent. En 1967, le ministre des Transports français, Jean Chamant, demande le report de la date de signature du « Protocole d'accord lançant la phase de définition du projet de l'Airbus

²² Ville Georges, *Les avions civils.*, p.30.

Européen », afin d'obtenir de la part du gouvernement britannique la garantie que le BAC 2-11 ne compromettrait pas l'Airbus européen²³. Les réactions les plus vives concernent le BAC 3-11 surviennent au lendemain du retrait britannique du programme Airbus. Dans un projet de note, daté du 8 mai 1969²⁴, des commentaires sur l'attitude britannique sont rédigés. L'auteur évoque les conséquences du retrait britannique :

« En prenant la décision de ne pas participer au financement de la construction de l'AIRBUS A.300 B, le Gouvernement britannique, après les atteintes graves qu'il a portées à la politique spatiale européenne, a ruiné la crédibilité de ses prises de position en faveur de l'Europe technologique »²⁵.

En choisissant de se retirer du programme Airbus et en montrant sa préférence pour le BAC 3-11, la Grande-Bretagne a fortement nuit à l'image du constructeur européen. Ces agissements britanniques semblent correspondre à une forme de sabotage du programme Airbus et d'un « manquement d'esprit européen » de la part de la Grande-Bretagne²⁶. Par ailleurs, l'auteur de la note précise que cette concurrence intra européenne engendrée par le retrait britannique et le développement du BAC 3-11, peut avantager les constructeurs américains. Pour lui, « en refusant de s'associer au projet AIRBUS, le Gouvernement britannique se fait le fourrier des intérêts américains, compromettant ainsi l'avenir de l'industrie européenne »²⁷. Enfin, un message daté du 9 septembre 1970 de Jean-Pierre Brunet, destiné à Mademoiselle Claude Lafontaine, Monsieur Ulrich et Monsieur Charpy, mentionne également cette attitude :

²³ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, note du service des Affaires Générales et Transports Internationaux au secrétariat général à l'aviation civile, du 20/09/1967.

²⁴ Ce projet de note ne contient ni le destinataire, ni le service qui en est à l'origine. Seule la mention « projet » et la date sont indiquées. (CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, projet de note sur le projet Airbus, du 08/05/1969)

²⁵ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, projet de note sur le projet Airbus, du 08/05/1969.

²⁶ *Ibid.*

²⁷ *Ibid.*

« Est-il normal que l'Angleterre désireuse d'entrer au Marché commun se lance dans une entreprise qui aura pour principal effet, sinon pour objectif, de porter tort à l'Airbus franco-allemand ? »²⁸.

M. Brunet, contrarié par l'attitude anglaise, dénonce également ce manque d'esprit européen et le double-jeu mené par la Grande-Bretagne. Il semblerait alors que le programme britannique ne soit pas complémentaire au programme Airbus, comme l'affirmait le gouvernement britannique, mais soit plutôt un véritable concurrent de celui-ci. De ce fait, les partenaires franco-allemands mettent en œuvre des stratégies diplomatiques afin de faire abandonner le projet BAC 3-11 par la Grande-Bretagne et d'envisager le retour de cette dernière dans le programme Airbus. Dès le retrait britannique, les gouvernements français et allemand prévoient la possibilité d'un retour de la Grande-Bretagne dans le projet avec une participation égale à celle de la France et de la RFA mais seulement à condition qu'elle renonce au BAC 3-11²⁹. Ces dispositions sont prises du fait de la volonté du gouvernement allemand qui souhaite que l'État britannique réintègre le programme. Selon Georges Ville, « les services allemands sont toujours restés très attachés au maintien des relations avec les Britanniques en vue de leur possible retour dans la coopération »³⁰. De fait, ils ont œuvré pour que la société Rolls Royce soit proposée pour motoriser l'Airbus A 300B en tant que solution alternative.

Pour convaincre la Grande-Bretagne de renoncer au BAC 3-11 et de revenir dans le programme Airbus, un arrangement – décrit par l'ambassadeur Chodron de Courcel, le 13 janvier 1970 – est proposé :

« D'un côté la France et l'Allemagne accepteraient de choisir le moteur RB 211 pour équiper les airbus A 300 B d'Air France et de Lufthansa ; de l'autre côté, l'Angleterre s'engagerait d'une part à financer entièrement le développement de la version RB 211 destinée à l'A 300 B, d'autre part à

²⁸ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, note de Jean-Pierre Brunet, du 09/09/1970.

²⁹ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, note du service des Affaires générales sur le projet Airbus, du 22/10/1969.

³⁰ Ville Georges, *Les avions civils.*, p.46.

doter la BEA de l'A300 B et enfin à renoncer au lancement du BAC 3-11 »³¹.

À la suite de cette proposition, les partenaires français, allemand et néerlandais réinvitent officiellement la Grande-Bretagne à reprendre sa place dans le programme. La note du service des Affaires générales, adressée à Joël Le Theule et datée du 24 octobre 1970, fait état de cette demande :

« M. MONDON, lors de l'entretien qu'il a eu le 20 octobre avec le Ministre de l'Industrie et du Commerce britannique, a donc fait une déclaration au nom des trois gouvernements participant au programme AIRBUS pour inviter officiellement le Royaume-Uni à reprendre sa place dans ce programme, étant entendu que sa participation se situerait au même niveau que celle de la France et de la République Fédérale »³².

En parallèle de ces actions, l'alliance franco-allemande exerce des pressions diplomatiques sur la Grande-Bretagne. Dans le cas du BAC 2-11, la France a, par exemple, repoussé la date de la signature du « Protocole d'accord lançant la phase de définition du projet de l'Airbus Européen » en 1967³³. Pour le programme anglais, l'alliance franco-allemande envisage d'employer une méthode plus « directe » et d'amener d'autres États à arbitrer le conflit de la concurrence avec le projet anglais. Cette idée est évoquée dans une note consacrée au programme Airbus³⁴ :

« Nous avons envisagé de faire parler de cette affaire à Bruxelles : l'idée serait que la Commission (ou une délégation) soulève la question de la

³¹ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Geoffroy Chodron de Courcel, au ministre des Affaires étrangères, Maurice Schuman, du 13/01/1970.

³² CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO/1999038/374, note du service des Affaires générales sur le projet Airbus, du 24/10/1970.

³³ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, note du service des Affaires Générales et Transports Internationaux au secrétariat général à l'aviation civile, du 20/09/1967.

³⁴ Le document ne comporte pas d'informations supplémentaires : la date et l'auteur sont inconnus. Toutefois, la date de la réunion de la CEE étant le 26 octobre 1970, il se pourrait que la date de rédaction du document soit comprise entre septembre et octobre 1970.

coopération industrielle en matière aéronautique entre pays du Marché Commun. On exercerait ainsi une pression politique [...] sur les Anglais »³⁵.

Ce projet, bien qu'avorté³⁶, propose d'évoquer la concurrence Airbus / BAC 3-11 au cours d'une réunion des membres de la CEE. De cette façon, les membres du programme Airbus pourraient exercer une pression sur les représentants britanniques et montrer indirectement que des menaces pèsent sur la candidature de la Grande-Bretagne à la CEE si elle ne renonce pas au BAC 3-11. Cette candidature devient alors un outil diplomatique employé par l'alliance franco-allemande pour parvenir à faire céder le gouvernement britannique sur son projet.

La principale action menée par les membres d'Airbus Industrie reste la mise en oeuvre de démarches diplomatiques auprès du gouvernement britannique. Ces démarches, toujours réalisées en accord avec l'ensemble des membres du programme, ont aussi pour objectif d'amener la Grande-Bretagne à renoncer au BAC 3-11. Un télégramme, du 16 octobre 1970, envoyé depuis le ministère des Affaires étrangères et adressé à Chodron de Courcel, mentionne ces démarches diplomatiques :

« La décision britannique de poursuivre ou non la fabrication du BAC 311 devrait, en principe, intervenir à la fin de ce mois. Le moment paraît donc venu de tenter une démarche auprès du gouvernement britannique en vue de l'amener à renoncer au BAC 311 et participer à nouveau à la construction de l'Airbus »³⁷.

Par ce télégramme, l'on comprend que ces démarches diplomatiques ne sont pas aléatoires mais interviennent à des moments précis, comme l'approche d'une échéance, afin d'être le plus efficace possible. Ainsi, différentes actions ont été

³⁵ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, note sur le projet Airbus, date et auteur inconnus.

³⁶ Le compte rendu de la réunion à Matignon du 20 octobre 1970, rapporte que cette idée n'a pas été approuvée et que des démarches bilatérales devaient être privilégiées. (CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, compte-rendu de réunion, du 20/10/1970)

³⁷ CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO/1999038/374, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Geoffroy Chodron de Courcel, au service des Affaires générales, du 16/10/1970.

envisagées par l'alliance franco-allemande pour parvenir à un retour de la Grande-Bretagne dans le programme Airbus ainsi qu'à un abandon du programme BAC 3-11. Ces actions se sont révélées assez efficaces puisque le 2 décembre 1970, le gouvernement britannique annonce l'arrêt du projet BAC 3-11 mais également son renoncement à une participation à l'Airbus européen pour des motifs financiers :

« Ces textes [...] annoncent la renonciation par le gouvernement britannique pour des raisons financières à la participation qui lui a été proposée à l'Airbus A 300 B, ainsi que l'abandon du projet BAC 3-11 »³⁸.

Les démarches diplomatiques réalisées par le consortium n'ont donc qu'à moitié porté leurs fruits puisqu'elles ont obtenu l'arrêt du projet britannique mais pas un retour de la Grande-Bretagne dans le programme Airbus. Ce n'est qu'en 1978 que la Grande-Bretagne et les membres du GIE Airbus Industrie parviennent à un accord pour le retour des Britanniques au sein du consortium.

3. Le retour de la Grande-Bretagne dans le programme en 1978

Au cours de l'année 1978, les échanges diplomatiques pour le retour de la Grande-Bretagne dans le programme reprennent plus sérieusement et le 18 août 1978, un accord est trouvé entre les industriels du consortium et British Aerospace (BA)³⁹. Le télégramme de Jacques Alain Sedouy, daté du 07 novembre 1978 et adressé aux ambassades de France à Londres et Bonn, précise qu' :

« Un accord est intervenu aujourd'hui entre représentants des gouvernements français, britannique et allemand sur l'entrée de " British Aerospace " dans le consortium Airbus Industrie et l'élargissement des organismes intergouvernementaux au gouvernement britannique à partir du 1^{er} janvier 1979 »⁴⁰.

³⁸ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Geoffroy Chodron de Courcel, au ministre des Affaires étrangères, Maurice Schuman, du 02/12/1970.

³⁹ L'accord est approuvé par les gouvernements le 24 octobre 1978. (CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme du chef de service des Affaires générales, Jacques Alain Sedouy adressé aux ambassadeurs de France à Londres, Bonn, Washington et La Haye, du 24/10/1978).

⁴⁰ *Ibid.*

La Grande-Bretagne réintègre donc officiellement le consortium le 1^{er} janvier 1979, et la société British Aerospace (BA), issue de la fusion de BAC et HSA en 1977, rejoint le GIE Airbus Industrie. À cette occasion un accord, adapté de l'accord de 1969 et dans lequel British Aerospace intègre le GIE à hauteur de 20%, est rédigé. Le gouvernement britannique soutient pleinement la participation de BA et « veillera à l'accomplissement [...] de ses obligations financières à l'égard d'Airbus Industrie et il contribuera pour 20% à l'aide au financement des ventes à l'exportation, ce qui correspond à la part de British Aerospace dans Airbus Industrie »⁴¹. De même, le gouvernement est représenté au Comité Intergouvernemental et Comité Exécutif et s'engage, au même titre que les autres partenaires, à ne pas soutenir de programmes concurrents à ceux d'Airbus :

« Les trois gouvernements, sauf s'il en est autrement convenu par accord unanime, ne soutiendront pas la participation de leurs industries de cellules qui sont parties au programme visé par le présent memorandum d'accord, au développement et à la production de programmes civils en concurrence avec les programmes d'Airbus Industrie »⁴².

Ainsi la priorité est accordée à Airbus Industrie. En contrepartie de cet investissement britannique, Airbus Industrie s'engage à vendre aux compagnies aériennes des Airbus équipés de moteurs Rolls Royce⁴³.

Toutefois, avant de parvenir à cet accord, les gouvernements concernés ont entamé des négociations et ont eu des avis divergents sur les conditions de retour dans le programme de la Grande-Bretagne. Dans le cas de la RFA, l'ambassadeur français Jean-Pierre Brunet, en poste à Bonn, informe le ministre des Transports, que, bien que favorables à une participation britannique, « les Allemands demeurent au fond d'eux-mêmes convaincus que les Anglais ne veulent pas

⁴¹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme du chef de services des Affaires générales, Jacques Alain Sedouy adressé aux ambassadeurs de France à Bonn, Londres, La Haye et Washington, du 07/11/1978.

⁴² *Ibid.*

⁴³ *Ibid.*

participer au programme B10 »⁴⁴. Le gouvernement français est, lui aussi favorable à une participation anglaise mais il insiste pour obtenir certaines garanties. Le télégramme de Jacques Alain Sedouy daté du 11 septembre 1978 et adressé aux ambassadeurs de France en poste à Bonn et Londres, expose la position française face à ce retour :

« Mais si nous insistons sur les conditions que les Allemands connaissent (engagements de ne pas participer à un programme concurrent, achat par British Airways de la production du consortium), c'est parce que nous estimons que la participation des Britanniques à ce projet doit être dépourvue de toute ambiguïté »⁴⁵.

Ainsi plusieurs conditions sont imposées par les Français afin d'autoriser le retour britannique. Par ailleurs, le gouvernement français s'oppose à ce que la Grande-Bretagne ait un droit de veto au sein du consortium⁴⁶. De cette façon, la Grande-Bretagne n'aurait pas véritablement le même statut que les deux autres partenaires. Toutefois, cette condition française n'est pas appliquée dans l'accord final puisqu'il y est mentionné que « les organismes intergouvernementaux fonctionneront selon la règle de l'unanimité entre les gouvernements de la République française, de la République fédérale d'Allemagne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord »⁴⁷. Il semblerait alors que chaque partenaire du consortium soit autorisé à s'opposer à une décision. Selon un article du journal le *Times*, daté du 02 octobre 1978, rapporté par l'ambassadeur français Jean Sauvagnargues en poste en Grande-Bretagne, la France impose ces conditions car elle craint « de voir les Anglais porter atteinte à la compétitivité de l'Airbus par

⁴⁴ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme de l'ambassadeur de France en RFA, Jean-Pierre Brunet, au ministre des Transports, Joël Le Theule, du 19/07/1978.

⁴⁵ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme du chef de service des Affaires générales, Jacques Alain Sedouy, aux ambassadeurs de France à Bonn et Londres, du 11/09/1978.

⁴⁶ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Jean Sauvagnargues, au ministre des Affaires étrangères, Louis de Guiringaud, du 02/10/1978.

⁴⁷ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme du chef de services des Affaires générales, Jacques Alain Sedouy adressé aux ambassadeurs de France à Bonn, Londres, La Haye et Washington, du 07/11/1978.

rapport à celle d'un 757 équipé de moteurs Rolls Royce »⁴⁸. Il apparaît alors que le gouvernement français souhaite prendre des précautions face au retour de la Grande-Bretagne dans le programme.

Face aux exigences françaises, la Grande-Bretagne réagit. Sauvagnargues informe le gouvernement, à partir de l'article du *Times* du 2 octobre 1978, que « pour les milieux gouvernementaux britanniques, “ l'intransigeance ” française est difficilement compréhensible »⁴⁹. Il explique que pour ces milieux, la société de British Aerospace est plus essentielle dans le programme que les autres et que, sans sa présence, la « réalisation du jet serait considérablement retardée »⁵⁰. De même, le gouvernement britannique se trouve dans une position ambiguë vis-à-vis du GIE, celui-ci refusant d'imposer l'achat par British Airways d'appareils Airbus. Selon le télégramme de Jean-Pierre Brunet, daté du 19 juillet 1978, « le ministère de l'économie répugne en effet à exercer des pressions sur les compagnies pour leur faire acheter tel ou tel appareil »⁵¹. Ce refus permet alors à la compagnie aérienne de commander des Boeings fragilisant d'autant plus la position britannique. De plus, cette récente commande offre à Boeing la possibilité de lancer son programme B 757, concurrent de l'Airbus⁵². La Grande-Bretagne n'est pas la seule à réagir face aux contraintes françaises et ce retour. Jean Sauvagnargues évoque, dans son télégramme du 09 octobre 1978, la dénonciation par la British Airways d'un manque de confiance de la part des industriels du consortium envers elle :

⁴⁸ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Jean Sauvagnargues, au ministre des Affaires étrangères, Louis de Guiringaud, du 02/10/1978.

⁴⁹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Jean Sauvagnargues, au ministre des Affaires étrangères, Louis de Guiringaud, du 02/10/1978.

⁵⁰ *Ibid.*

⁵¹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme de l'ambassadeur de France en RFA, Jean-Pierre Brunet, au ministre des Transports, Joël Le Theule, du 19/07/1978.

⁵² CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, lettre du ministre des Transports, Joël Le Theule, à M. Gruener, du 25/08/1978.

« British Aerospace est de plus en plus inquiète d'être traitée comme un « citoyen » de seconde zone dans Airbus Industrie et reste sceptique sur l'efficacité d'une intervention gouvernementale pour protéger ses intérêts »⁵³.

La BA exprime par ailleurs ses doutes envers l'implication du gouvernement britannique. Néanmoins, ces diverses réactions de la part des gouvernements liés au programme Airbus n'empêchent pas l'entrée de la Grande-Bretagne dans le consortium au 1^{er} janvier 1979⁵⁴.

Selon la période ou la situation économique du pays, la Grande-Bretagne a penché en faveur d'une coopération avec Airbus, avec les constructeurs américains ou avec la British Aircraft Corporation (BAC). La solidarité européenne n'était pas la priorité pour la Grande-Bretagne puisqu'elle a développé des programmes concurrents au projet européen et tenté de faire participer la Belgique, l'Italie et même la RFA à ces derniers. Pour contrer le développement de ces programmes, les gouvernements français et allemand ont mené des actions diplomatiques variées allant de la proposition d'arrangements et d'invitations officielles à réintégrer le programme, à l'exercice de pressions diplomatiques auprès du gouvernement britannique. Lors de ces actions, les diplomates ont été fondamentaux. Ce sont eux qui étaient chargés des démarches diplomatiques auprès de leurs homologues anglais et qui ont régulièrement assuré le suivi des actualités, en particulier celles en lien avec le programme, en Grande-Bretagne.

b. L'Espagne et le GIE Airbus Industrie

La participation espagnole au programme est différente de celles de ses homologues européens. En effet celle-ci, étant adaptée aux capacités financières et industrielles de l'Espagne, se trouve être bien inférieure aux contributions françaises et allemandes. Par ailleurs, l'Espagne a un rapport particulier au programme Airbus car un incident industriel l'a positionné dans une situation

⁵³ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Jean Sauvagnargues, au ministre des Affaires étrangères, Louis de Guiringaud, du 09/10/1978.

⁵⁴ À la suite de l'agrément du 28 novembre 1978.

diplomatique délicate. Cet incident est étroitement lié à la dénonciation du contrat d'engagement d'achat d'Airbus par la compagnie aérienne espagnole IBERIA. Cet engagement a été pris au nom de la compagnie aérienne par le gouvernement espagnol lors de son intégration dans le GIE Airbus Industrie en 1971.

1. L'Espagne, benjamine du consortium européen

Le 23 décembre 1971, l'Espagne intègre le GIE Airbus Industrie. Pour Georges Ville, cette participation est dû à une manœuvre politique de la part du gouvernement espagnol :

« Avec l'Espagne, la situation se présente plus favorablement ; déjà manifestée par une participation au programme Mercure, l'intérêt du gouvernement franquiste pour une ouverture vers l'Europe le conduit à s'intéresser à l'Airbus dès 1970 »⁵⁵.

Ainsi, la participation de l'Espagne au programme Airbus ne serait qu'un prétexte pour le gouvernement espagnol qui voit en celle-ci, un moyen de se rapprocher de ses homologues européens afin d'intégrer la Communauté Économique Européenne. Pour rappel, plusieurs conditions pour la participation espagnole, ont été établies lors de la signature de l'accord de 1971, dont une qui est particulièrement intéressante pour cette étude de cas : l'engagement de la compagnie aérienne espagnole IBERIA dans l'achat d'Airbus. Une note du service des Affaires générales rédigée par le chef de service Philippe Cuvillier, datée du 03 mars 1976, mentionne cet engagement pris par l'Espagne en 1971 :

« Le Gouvernement espagnol : 1/ s'est "engagé formellement à ce que la compagnie IBERIA procède à l'acquisition d'au moins quatre Airbus A300B livrables au plus tard en 1975 et simultanément à une prise d'au moins huit options pour des livraisons en 1975, 1976 et 1977". 2/ et a pris "au nom de la compagnie IBERIA l'engagement correspondant à une première commande qui fait l'objet de l'article 6 de l'Accord" ». ⁵⁶

⁵⁵ Ville Georges, *Les avions civils.*, p.56.

⁵⁶ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, note du chef de service des Affaires générales, Philippe Cuvillier, du 03/03/1976.

M. Cuvillier fait, ici, référence à l'annexe confidentielle de l'Accord de 1971 qui engage la compagnie IBERIA dans une commande de plusieurs appareils Airbus. En contrepartie de celle-ci, Airbus Industrie offre à l'Espagne la possibilité de prendre part au financement et à la construction, sous forme de sous-traitance, de l'Airbus A300B, par l'intermédiaire de son industriel CASA. L'accord de 1971 est ainsi adapté aux capacités de participations de l'Espagne au programme Airbus. Néanmoins, en dépit de la signature de cet accord, l'Espagne considère qu'elle est « moins bien traitée » que les autres partenaires du programme et pour cause, selon le ministre espagnol des Affaires extérieures, Pedro Cortina Mauri, « le contrat passé avec CASA [est] moins favorable que celui dont [ont] bénéficié les autres constructeurs »⁵⁷. Toutefois, le gouvernement espagnol n'a pas évoqué ses « sentiments » vis-à-vis de cet accord de 1971 et n'a fait part de ses considérations qu'à l'occasion de la crise déclenchée par la rupture du contrat par IBERIA, en 1974.

2. La dénonciation du contrat par la compagnie aérienne espagnole IBERIA

À la fin de l'année 1974, la compagnie aérienne IBERIA annonce vouloir rompre le contrat d'engagement à l'achat d'Airbus que le gouvernement espagnol a pris en son nom en 1971. Dans son télégramme du 18 octobre 1974, Jean-Pierre Cabouat, chef du service des Affaires générales, mentionne la dénonciation du contrat et précise la date de celle-ci : « La compagnie aérienne IBERIA a adressé le 11 octobre dernier une lettre à Airbus Industrie pour lui faire savoir qu'elle dénonçait le contrat passé avec les constructeurs de l'Airbus »⁵⁸.

L'annonce de la dénonciation du contrat entraîne une première réaction de la part des partenaires du programme. Ainsi M. Cabouat, dans son télégramme du 18 octobre 1974, fait part de son étonnement face à la décision d'IBERIA et demande

⁵⁷ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme de l'ambassadeur de France en Espagne, Robert Gillet, au services des Affaires générales, du 19/02/1975.

⁵⁸ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme du chef de service des Affaires générales, Jean Pierre Cabouat, aux ambassadeurs de France en poste en Espagne, RFA et aux Pays-Bas, du 18/10/1974.

à l'ambassadeur français Robert Gillet, en poste à Madrid, de rappeler auprès de ses homologues les engagements pris par le gouvernement espagnol lors de son entrée dans le consortium :

« Je vous serais reconnaissant de bien vouloir demander, dès maintenant, audience au président du conseil afin de lui faire part de notre surprise et appeler son attention sur les engagements pris le 23 décembre 1971 par le gouvernement espagnol au sujet de l'Airbus »⁵⁹.

La dénonciation du contrat par IBERIA, qui semble incompréhensible pour les membres d'Airbus Industrie, est motivée par plusieurs facteurs tels que des difficultés financières ou une baisse du trafic aérien intérieur⁶⁰. En 1973, a lieu le premier choc pétrolier qui impacte fortement le secteur aéronautique. De fait, les compagnies aériennes retardent voire annulent leurs commandes ce qui place Airbus Industrie dans une situation économique difficile. La compagnie aérienne IBERIA n'est pas épargnée par cette crise et décide alors de dénoncer le contrat la liant au consortium en octobre 1974. Un mois auparavant, le gouvernement espagnol faisait déjà part de ses inquiétudes face à l'attitude de sa compagnie aérienne. Dans un télégramme provenant de l'ambassade de France à Madrid et, daté du 06 septembre 1974, M. Bouchaud informe le ministère des Affaires étrangères de la teneur d'un entretien ayant eu lieu entre l'ambassadeur de la RFA et M. Rovira, sous-secrétaire des Affaires extérieures, au sujet d'achat d'Airbus par l'Espagne :

« M. Rovira a assuré M. de Lilienfeld que le gouvernement espagnol était conscient du fait qu'il avait pris un engagement au sujet de l'achat des appareils en cause. S'exprimant à titre personnel, il a émis l'hypothèse selon laquelle

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme du chef de service des Affaires générales, Philippe Cuvillier, à l'ambassadeur de France en Espagne, Jean-François Deniau, du 11/10/1976.

l’Espagne proposerait peut-être que l’accord de 1971 soit reconsidéré, compte tenu de la situation en matière pétrolière »⁶¹.

Bien que ce ne soit pas la position officielle du gouvernement, cet échange semble annonciateur des actions d’IBERIA et donne la raison principale de cette dénonciation du contrat : la crise pétrolière. Cependant, les agissements de la compagnie aérienne sont contradictoires. En effet, elle justifie la rupture du contrat par des difficultés financières mais dans le même temps, elle s’intéresse fortement à l’achat d’appareils concurrents américains produits par Boeing. Cet intérêt pour la concurrence américaine se confirme en 1977, par l’achat par IBERIA de trois Boeing 727 et deux autres en options pour l’année 1978. Le télégramme du 9 juin 1978 de l’ambassadeur de France, Emmanuel Jacquin de Margerie, en poste à Madrid, fait état de la situation avec IBERIA. Il évoque ainsi les perturbations et les diverses influences que subit la compagnie aérienne :

« La direction de la planification serait en ce moment sans titulaire et une certaine désorganisation règne entre les différents responsables dans le domaine des commandes. Les prévisions d’achat ne se conçoivent qu’à court terme et en fonction de l’influence prédominante de tel ou tel membre de la direction »⁶².

De plus, l’ambassadeur mentionne la proximité entre Boeing et IBERIA et les avantages qu’une telle relation procurent à la concurrence américaine :

« Une pareille attitude sert évidemment les intérêts de Boeing puisque le renouvellement et la modernisation de la flotte aérienne s’effectue à son profit. Tout se passe en pratique comme si on souhaitait à IBERIA n’avoir plus qu’un fournisseur, Boeing. [...] IBERIA, qui a une trentaine de 727, devient graduellement un chasse gardée de Boeing. La compagnie espagnole se trouve en état de quasi-suréquipement ce qui ne permet pas d’envisager de nouveaux

⁶¹ CADN, fonds de l’ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme de M. Bouchaud au service des Affaires générales, du 06/09/1974.

⁶² CADN, fonds de l’ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme de l’ambassadeur de France en Espagne, Emmanuel Jacquin de Margerie, au services des Affaires générales, du 09/06/1978.

achats et peut attendre que soit programmée la sortie de la nouvelle génération de Boeing, concurrente directe de l'Airbus »⁶³.

Ainsi, selon Jacquin de Margerie, il n'existera aucune perspective pour Airbus auprès d'IBERIA tant que celle-ci sera aussi proche de Boeing. Le suréquipement de la compagnie aérienne n'avantage que Boeing et annihile toute tentative de concurrence. Il semblerait alors, que l'utilisation de la crise pétrolière – qui impacte de la même manière les compagnies aériennes des autres partenaires du programme – comme argument principal pour dénoncer le contrat ne soit qu'un prétexte pour la compagnie aérienne qui préfère investir dans des appareils américains, en dépit des difficultés financières auxquelles elle est confrontée.

L'attitude d'IBERIA et sa proximité avec les Etats-Unis placent l'Espagne dans une position diplomatique délicate face à ses homologues européens. Dès les premières réunions qui ont suivi l'annonce d'IBERIA, des explications ont été demandées par les membres du GIE aux représentants espagnols. Le télégramme du 9 décembre 1974, rédigé par M. Cabouat, informe ainsi les ambassadeurs de France en poste en Espagne, en RFA et aux Pays Bas qu'une « réunion extraordinaire du Comité Intergouvernemental Airbus »⁶⁴ a eu lieu le 6 décembre :

« Les représentants allemands, néerlandais, et français n'ont pas manqué d'interroger la délégation espagnole sur les mesures que compte prendre son gouvernement sur le plan industriel à la suite de la décision d'IBERIA. Le général Monet, qui avait manifestement instruction de ne pas répondre sur le fond, s'est borné à des considérations de caractère juridique »⁶⁵.

Les réponses évasives du général Monet et les instructions qu'il a reçu montrent que l'Espagne fait preuve d'un manque de solidarité européenne vis-à-vis du programme Airbus en refusant d'apporter des éléments de réponses aux interrogations des partenaires du consortium. Afin de trouver une solution au sujet

⁶³ *Ibid.*

⁶⁴ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme du chef de service des Affaires générales, Jean Pierre Cabouat, aux ambassadeurs de France en Espagne, RFA et aux Pays-Bas, du 09/12/1974.

⁶⁵ *Ibid.*

d'IBERIA, des échanges diplomatiques sont organisés. En 1974, l'ambassadeur Robert Gillet réalise plusieurs de ces entretiens pour tenter de convaincre le gouvernement espagnol de résoudre le conflit avec sa compagnie aérienne. Son télégramme du 5 novembre 1974, adressé au ministre des Affaires étrangères, fait état de l'une de ces rencontres. Il y indique les arguments et l'avis du gouvernement espagnol :

« M. Bassols [sous-secrétaire aux Affaires extérieures] m'avait indiqué que sur le plan juridique, son gouvernement estimait avoir accompli ses engagements en faisant signer par IBERIA un contrat d'achat avec Airbus-Industrie. On ne pouvait en effet le rendre responsable de la clause des 50 exemplaires. En revanche, on se rendait compte à Madrid de l'important problème que posait, sur le plan politique, la décision d'IBERIA »⁶⁶.

Cette clause des cinquante exemplaires est un des principaux arguments juridiques du gouvernement espagnol⁶⁷. En clair, elle autorise IBERIA à résilier son contrat avec Airbus Industrie si ce dernier n'a pas vendu cinquante avions dans les deux ans qui suivent la signature du contrat avec IBERIA mais seulement si la compagnie a commandé des Airbus. L'ambassadeur a fait remarquer, auprès de son interlocuteur, que cette clause est également présente dans les contrats passés entre Airbus-Industrie et les compagnies aériennes Air France et Lufthansa et que « si la situation avait été inverse, c'est-à-dire si la Lufthansa, par exemple, avait dénoncé le contrat alors que le gouvernement espagnol aurait été, lui, partisan du respect de l'engagement gouvernemental »⁶⁸, la réaction espagnole aurait été différente.

Il apparaît alors que le gouvernement espagnol défend sa compagnie aérienne en se basant sur une argumentation juridique qui, du point de vue des autres partenaires, ne semblent pas valable. L'Espagne est donc dans une position délicate mais elle soutient sa compagnie aérienne et déclenche une bataille juridique avec

⁶⁶ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme de l'ambassadeur de France en Espagne, Robert Gillet, au service des Affaires générales, du 05/11/1974.

⁶⁷ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, note du chef de service des Affaires générales, Philippe Cuvillier, du 03/03/1976.

⁶⁸ *Ibid.*

les membres du programme pour parvenir à un accord. Dans un premier temps, elle conteste l'aide-mémoire réalisé par les gouvernements partenaires en février 1975 et destiné au ministère espagnol des Affaires extérieures. M. Gillet mentionne ces contestations dans son télégramme du 19 février 1975. Il informe ainsi le gouvernement français que le ministre espagnol :

« Conteste le fondement juridique de [l'] argumentation [des ambassadeurs de RFA, des Pays-Bas et de France], déclarant que l'État espagnol avait rempli ses engagements et que la résiliation était le fait d'IBERIA, celle-ci étant libre de se prévaloir à son gré des clauses du contrat ». ⁶⁹

L'ambassadeur poursuit son propos en précisant que le ministre espagnol semble être en accord avec la décision d'IBERIA puisque pour lui, l'Espagne et son industrie ont bénéficié d'un traitement moins avantageux que leurs homologues du GIE⁷⁰. Robert Gillet évoque ensuite le seul argument qui a pu faire changer légèrement de position le ministre espagnol : le caractère européen du programme. D'après l'ambassadeur cette évocation a semblé attirer l'attention du gouvernement espagnol :

« M. Cortina s'est montré alors plus positif en disant que si le gouvernement espagnol ne se sentait pas concerné par l'achat de l'Airbus, il était en revanche fortement attaché à trouver une solution au problème de la coopération européenne en matière de construction aéronautique, dont l'Espagne ne désirait pas être absente » ⁷¹.

Le rapport de l'ambassadeur semble alors indiquer que l'intérêt de l'Espagne pour le programme Airbus est plutôt faible en comparaison à son projet d'entrée dans la CEE, qui lui paraît être beaucoup plus important. Cette attitude confirme alors l'idée que la participation espagnole au développement de l'Airbus n'est

⁶⁹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme de l'ambassadeur de France en Espagne, Robert Gillet, au service des Affaires générales, du 19/02/1975.

⁷⁰ *Ibid.*

⁷¹ *Ibid.*

qu'un prétexte employé par le gouvernement pour se rapprocher des pays membres de la CEE et faciliter son adhésion à celle-ci⁷².

Pour répondre aux arguments espagnols qui sont avancés tout au long de l'année 1975, le chef de service des Affaires générales, Philippe Cuvillier, rédige une note en mars 1976 dans laquelle il reprend l'ensemble de « l'affaire IBERIA ». Il mentionne ainsi la clause des cinquante exemplaires produits et précise l'origine de cette clause qui a, depuis, été supprimée :

« Cette clause “ échappatoire ” figurait à l'origine (elle en a été retirée depuis) dans les contrats conclus avec AIRBUS INDUSTRIE par LUFTHANSA et AIR FRANCE. IBERIA en a bénéficié automatiquement à la suite de son adhésion au Groupe ATLAS dont AIR FRANCE et LUFTHANSA sont les principaux partenaires ; mais cette adhésion était elle-même la contrepartie de la commande d'Airbus par IBERIA »⁷³.

IBERIA n'ayant pas encore commandé d'appareils, la clause des cinquante exemplaires n'est donc pas un argument valable selon Cuvillier. Il explique par la suite, que l'engagement du gouvernement espagnol et le contrat entre IBERIA et Airbus Industrie sont deux éléments distincts :

« L'Arrangement n°7, conclu le 14 janvier 1972 en annexe au contrat entre IBERIA et AIRBUS INDUSTRIE, outre qu'il est en contradiction avec l'Accord Intergouvernemental, ne concerne que les rapports entre ces deux organismes. Certes, la clause prévoyant une possibilité de résiliation du contrat [...] existe bien dans l'Arrangement n°7, mais elle ne lie, en fait, qu'IBERIA et AIRBUS INDUSTRIE »⁷⁴.

⁷² À la suite de la signature du Traité d'adhésion le 12 juin 1985, l'Espagne intègre la Communauté Economique Européenne au 1^{er} janvier 1986.

⁷³ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, note du chef de service des Affaires générales, Philippe Cuvillier, du 03/03/1976.

⁷⁴ *Ibid.*

M. Cuvillier rappelle ainsi que malgré la dénonciation du contrat par IBERIA, l'engagement du gouvernement espagnol n'est en rien impacté. Par conséquent, l'Espagne doit le respecter :

« Il appartient, dans ces conditions, au Gouvernement espagnol de prendre, sur le plan interne et à l'égard d'IBERIA, les dispositions correspondant à l'engagement international qu'il a souscrit et qui n'est pas seulement de principe puisque l'article 6 de l'Accord de 1971 stipule que les quatre Airbus achetés par IBERIA seront “ livrables au plus tard en 1975” »⁷⁵.

Le chef de service conclut sa note en insistant sur le fait qu'une discussion sur les aspects juridiques n'est plus utile et que seule une intervention d'ordre politique pourrait faire évoluer la situation. Pour lui, « le cadre des négociations commerciales entre AIRBUS INDUSTRIE et IBERIA est maintenant dépassé »⁷⁶. Il précise enfin, que cette intervention politique est approuvée par les Autorités des gouvernements partenaires : « Ce point de vue est d'ailleurs partagé par les Autorités néerlandaises et de la République Fédérale d'Allemagne qui envisagent, le cas échéant, d'intervenir à un niveau élevé auprès du Gouvernement espagnol »⁷⁷.

Cette réponse de la part des services de l'administration française est une des stratégies employées par les partenaires du programme Airbus pour parvenir à un accord avec l'Espagne. D'autres méthodes, de natures différentes, ont également été mises en œuvre pour gérer la crise générée par la dénonciation du contrat par IBERIA.

3. Les réponses diplomatiques à « l'affaire IBERIA »

L'annonce d'IBERIA a déclenché de vives réactions au sein du consortium Airbus Industrie. Ce dernier est contraint de réagir et de proposer des réponses diplomatiques variées afin de trouver une solution avec la compagnie aérienne espagnole. Dans un premier temps, ils rédigent un aide-mémoire qu'ils remettent

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ *Ibid.*

⁷⁷ *Ibid.*

le 19 février 1975 au ministre espagnol des Affaires extérieures, Pedro Cortina Mauri. Cet aide-mémoire est une réponse aux premiers arguments juridiques avancés par le gouvernement espagnol ainsi qu'un rappel des obligations de ce dernier vis-à-vis du GIE Airbus Industrie⁷⁸ :

« Les Gouvernements Parties à l'Accord du 23 décembre 1971 [...] s'estiment juridiquement fondés à demander au Gouvernement de l'État espagnol le respect des engagements souscrits aux termes de l'article 6 de l'Accord de 1971 ainsi qu'aux termes des dispositions de l'annexe confidentielle audit Accord. Ils apprécieraient donc vivement que le Gouvernement Espagnol prenne toutes dispositions utiles pour que soient respectées par IBERIA les conditions, et celles-là seulement, qu'il a lui-même contractées au nom de sa Compagnie nationale [...] »⁷⁹.

Par cette demande, les gouvernements partenaires enjoignent le gouvernement espagnol à agir rapidement en faveur d'Airbus Industrie et ainsi obtenir d'IBERIA le respect du contrat. De plus, ce passage montre que des menaces indirectes semblent peser sur la participation du gouvernement espagnol au programme en cas de non-respect des demandes du GIE.

En complément de cet aide-mémoire, les gouvernements partenaires entament une série d'actions diplomatiques en vue d'amener l'Espagne à agir sur la décision de sa compagnie aérienne. Plusieurs entrevues diplomatiques, sous forme de simples discussions, ont lieu au cours de la période 1975 – 1978. La note de M. Cuvillier, datée du 3 mars 1976, mentionne deux de ces démarches diplomatiques qui ont été réalisées au cours de l'année 1975 :

⁷⁸ La note rédigée par Philippe Cuvillier et datée du 3 mars 1976 est basée sur cet aide-mémoire.

⁷⁹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, aide-mémoire destiné au ministère espagnol des Affaires étrangères, du 20/02/1975.

« Une démarche, en mars 1975, du Ministre des Affaires Étrangères allemand auprès de M. CORTINA et enfin d'une démarche, en juin 1975, du Secrétaire d'État français aux Transports auprès de son homologue espagnol »⁸⁰.

La conclusion de ces démarches n'est pas précisée dans cette note mais il semblerait qu'elles n'aient pas été fructueuses puisque d'autres sont effectuées plus tard. Le télégramme de Paul Henry, daté du 8 novembre 1977, en est un exemple. Il relate un échange diplomatique entre le chancelier allemand Helmut Schmidt et le président du gouvernement espagnol Adolfo Suarez. Selon le diplomate, M. Schmidt aurait voulu convaincre son interlocuteur en mettant en avant le caractère européen du programme et le fait que la participation espagnole sert les intérêts de la France et de la RFA mais aussi les siens. Toutefois, le président du gouvernement ne voit pas les choses de la même manière et conserve le même argument : l'Espagne n'est, selon lui, plus tenue juridiquement à ses obligations envers Airbus Industrie. Cette position aurait surpris le chancelier qui a souhaité « insister sur les inconvénients politiques d'un tel comportement »⁸¹. Par ce court échange, l'on comprend que la conversation entre les deux interlocuteurs ne sera pas productive. En effet, la position espagnole et les arguments justifiant celles-ci restent les mêmes depuis 1974 et les simples discussions ne semblent rien y changer.

Ces quelques exemples d'échanges diplomatiques montrent que ces discussions, réalisées lors de diverses occasions et par des acteurs issus de services administratifs et de gouvernements différents, n'ont pas été suffisantes et nécessitent d'être associées à des démarches plus « insistantes ». De fait, les gouvernements partenaires commencent à exercer une pression constante sur l'Espagne pour parvenir à obtenir un accord avec IBERIA. Dans cette optique, l'on constate que les archives diplomatiques contiennent quelques courriers adressés au gouvernement espagnol et rédigés par divers ministres des gouvernements partenaires. C'est le cas notamment, des Premiers ministres

⁸⁰ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, note du chef de service des Affaires générales, Philippe Cuvillier, du 03/03/1976.

⁸¹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme de Paul Henry au service des Affaires générales, du 08/11/1977.

français, Jacques Chirac et Raymond Barre, qui écrivent à leurs homologues espagnols au sujet de l'affaire d'IBERIA. Dans sa lettre du 23 octobre 1974, Jacques Chirac interpelle le Président du conseil espagnol, Carlos Arias Navarro, sur la décision de non-action de l'Espagne en faveur d'Airbus Industrie. Il rappelle, lui aussi, au président espagnol l'engagement pris par son gouvernement auprès du reste des partenaires d'Airbus Industrie. Pour lui, les actions contraires d'IBERIA nuisent à l'accord intergouvernemental et inquiètent les autorités françaises :

« En fait, l'achat de BOEING 727 par la compagnie nationale espagnole n'a pas confirmé cette intention et la dénonciation par IBERIA du contrat portant sur l'acquisition de quatre appareils et la prise de huit options remettent en cause le principe même de l'accord intergouvernemental »⁸².

Cette intention mentionnée par le Premier ministre fait référence à l'engagement pris par l'Espagne lors de son adhésion au programme Airbus en 1971. Il s'agit pour le gouvernement espagnol d'« orienter l'équipement de [la] flotte moyen-courrier [d'IBERIA] autour de cet avion et [d'] en faciliter la promotion commerciale »⁸³. Ainsi, pour Jacques Chirac, les actions d'IBERIA présentent un danger pour la coopération intergouvernementale. Il précise par ailleurs que « cette décision [...] risque non seulement de porter atteinte à cette opération [de promotion de l'Airbus] mais aussi de compromettre les chances futures du développement de la coopération européenne dans ce domaine »⁸⁴. Par cette affirmation, le Premier ministre exerce une pression sur le gouvernement espagnol et tente de lui faire prendre conscience des conséquences de la décision d'IBERIA. Il semble, ainsi, vouloir faire endosser au gouvernement espagnol les responsabilités d'un potentiel échec du programme Airbus.

En 1977, le Premier ministre français, Raymond Barre, échange par courrier avec le Premier ministre espagnol, Adolfo Suarez, sur la situation diplomatique avec l'Espagne. La lettre est datée du 6 décembre 1977 et fait état des conclusions

⁸² CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, lettre du Premier ministre français, Jacques Chirac au Président du conseil espagnol, Carlos Arias Navarro, du 23/10/1974.

⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ *Ibid.*

d'une rencontre au mois d'octobre entre M. Barre et M. Schmidt. Le Premier ministre français indique à son homologue que les partenaires franco-allemands déplorent la situation avec IBERIA :

« Nous n'avons pu éviter de constater avec regret que l'Espagne n'a pas jusqu'à présent jugé possible de concourir à ces efforts en dotant sa flotte aérienne civile d'appareils Airbus. Cette situation nous a incité à vous faire part simultanément de notre sérieuse préoccupation »⁸⁵.

Par ce passage, l'on comprend qu'une action commune est envisagée par l'alliance franco-allemande afin de faire évoluer la situation. M. Barre réalise ensuite une rétrospective des événements et rappelle habilement à M. Suarez les engagements pris par l'Espagne :

« Je ne reviendrai pas, Monsieur le Premier Ministre, sur les termes de l'Accord du 23 décembre 1971 entre les Gouvernements allemand, néerlandais et français, d'une part, et le Gouvernement espagnol d'autre part, selon lequel celui-ci s'est engagé à ce que la Compagnie Ibéria (*sic.*) achète un certain nombre d'Airbus »⁸⁶.

Ici, M. Barre emploie une prétérition, un « procédé de style par lequel on déclare passer sous silence une chose dont on parle néanmoins, par ce moyen »⁸⁷. L'emploi de ce procédé littéraire permet de transmettre de façon subtile un message auprès du Premier ministre espagnol, celui de l'obligation pour le gouvernement espagnol de respecter ses engagements. Par la suite, le Premier ministre français poursuit sa lettre en suggérant à l'Espagne, toujours de façon subtile, d'agir en faveur d'Airbus Industrie :

« Je vous serais donc très obligé de bien vouloir mesurer l'importance qui s'attache à ce que l'Espagne, au moment où elle demande d'adhérer aux Communautés Européennes, c'est-à-dire à rapprocher son économie de celle

⁸⁵ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, lettre du Premier ministre français, Raymond Barre, au Premier ministre espagnol, Adolfo Suarez, du 06/12/1977.

⁸⁶ *Ibid.*

⁸⁷ Définition selon le dictionnaire du *Larousse* en ligne.

des pays européens, manifeste de façon concrète, face à la concurrence américaine, sa préférence pour un programme technologique auquel nous souhaitons qu'elle continue de participer aux côtés de ses partenaires »⁸⁸.

Il semble donc que Raymond Barre fasse peser des menaces sur les projets politiques et économiques espagnols pour parvenir à ses fins. Il exerce une pression sur le gouvernement en insinuant que l'adhésion de l'Espagne à la CEE pourrait être compromise si celle-ci n'accède pas aux requêtes des partenaires du programme.

Par l'étude de ces deux lettres, l'on constate que la rhétorique diplomatique à son importance dans la transmission d'un message auprès du destinataire. Elle permet au destinataire de délivrer une information sans risquer de contrarier son correspondant ou de déclencher une crise diplomatique. La lettre de Raymond Barre illustre cette idée. Ce dernier a utilisé divers procédés de style pour expliquer la position et les attentes des pays membres du programme vis-à-vis de l'Espagne. Il a ainsi pu suggérer subtilement au gouvernement espagnol d'agir rapidement.

D'autres formes de menaces ont déjà été envisagées par les partenaires du programme. La note du 3 mars 1976 de Philippe Cuvillier, montre que l'exclusion du gouvernement espagnol a, un temps, été considérée par le Comité Intergouvernemental :

« Du fait qu'elle a été cautionnée par M. de ALDASORO, représentant du Gouvernement espagnol, cette position d'IBERIA constitue pour les États signataires de l'Accord de 1971 une violation de ce texte, laquelle devrait normalement entraîner le retrait de l'Espagne au programme Airbus, c'est-à-dire : [1/] suppression de la représentation espagnole au Comité de direction du programme Airbus, [2/] retrait de l'industrie espagnole, c'est-à-dire d'AIRBUS

⁸⁸ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, lettre du Premier ministre français, Raymond Barre, au Premier ministre espagnol, Adolfo Suarez, du 06/12/1977.

INDUSTRIE, [3/] rapatriement en France et en Allemagne Fédérale des fabrications actuellement confiées à la CASA »⁸⁹.

Outre l'examen de l'exclusion de l'Espagne du programme, les diplomates travaillent sur d'autres stratégies qui pourraient être employées. Le télégramme de M. Cuvillier, daté du 11 octobre 1976 et adressé à l'ambassadeur de France en Espagne, Jean François Deniau, est particulièrement intéressant. Il montre les coulisses d'une action diplomatique et les réflexions menées par les diplomates pour trouver une réponse à une crise diplomatique. Dans ce télégramme, M. Cuvillier revient sur les entretiens qui ont eu lieu entre M. Guibé, directeur des grands programmes aéronautiques civiles au service des Affaires générales, et M. Prado, président de la compagnie IBERIA, au sujet de la décision de la compagnie. Il signale que ces entretiens n'ont pas été fructueux. De fait, il souhaite faire part de ces difficultés au roi d'Espagne, Juan Carlos I^{er} à l'occasion de sa prochaine visite en France, le 27 octobre 1976, et propose trois façons de d'agir. La première « consisterait à simplement rappeler notre intérêt pour cette opération, en se contentant d'une réponse verbale »⁹⁰. Une autre possibilité serait « de demander au gouvernement espagnol de s'engager à ce que la prochaine commande d'avions que fera IBERIA soit une commande d'Airbus »⁹¹, et précise que cet engagement pourrait prendre la forme d'une promesse écrite signée par le roi. Enfin, la dernière proposition consisterait :

« À demander que le gouvernement espagnol applique l'accord de 1970⁹² (*sic.*) en donnant dès maintenant à IBERIA les moyens financiers lui permettant d'acheter des Airbus, faute de quoi nous serions dans l'obligation de retirer à la CASA sa part de fabrication dans l'appareil européen »⁹³.

⁸⁹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, note du chef de service des Affaires générales, Philippe Cuvillier, du 03/03/1976.

⁹⁰ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme du chef de service des Affaires générales, Philippe Cuvillier, à l'ambassadeur de France en Espagne, Jean-François Deniau, du 11/10/1976.

⁹¹ *Ibid.*

⁹² Une erreur est présente dans le télégramme, il s'agit de l'Accord de 1971 et non de celui de 1970.

⁹³ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme du chef de service des Affaires générales, Philippe Cuvillier, à l'ambassadeur de France en Espagne, Jean-François Deniau, du 11/10/1976.

Avec cette dernière proposition, les gouvernements partenaires exigeraient une action de la part du gouvernement espagnol et menaceraient les intérêts de l'industrie aéronautique espagnole en excluant la CASA du programme. Afin de prendre la meilleure décision, M. Cuvillier demande conseil à l'ambassadeur de France, ce dernier étant le plus à même de le renseigner sur la conduite à tenir auprès du roi Juan Carlos I^{er}. Le chef de services des Affaires générales signale, par ailleurs, qu'il préfère opter pour la deuxième solution qui est, semble-t-il, la plus adaptée à la situation. Ce document présente un intérêt parce qu'il met en avant les différentes stratégies diplomatiques qui pourraient être mises en œuvre lors de la visite du roi.

Enfin, un dernier type de réponse diplomatique est réalisé par les diplomates : la renégociation de l'Accord de 1971. Il s'agit là de proposer un contrat plus adapté encore aux besoins espagnols. Le télégramme, daté du 26 février 1975 et rédigé par Robert Gillet, mentionne cette réponse. L'ambassadeur fait un rapport au ministre des Affaires étrangères à la suite d'une entrevue avec son homologue allemand concernant la visite de M. Strauss au Président du conseil espagnol, M. Arias Navarro. Selon l'ambassadeur allemand, Franz Joseph Strauss, président du conseil d'administration d'Airbus Industrie aurait ainsi déclaré « qu'Airbus Industrie serait disposée à assouplir les conditions initialement faites à l'Espagne dans l'accord intergouvernemental pour peu que celle-ci acceptât de reconsidérer sa position négative en ce qui concerne la résiliation du contrat passé avec IBERIA »⁹⁴.

La visite de M. Strauss montre que le GIE Airbus Industrie essaye d'amener l'Espagne à changer de position. Par ailleurs, Airbus Industrie réalise une approche complètement différente que celles mentionnées auparavant dans cette étude de cas. L'approche n'est pas menaçante pour le gouvernement espagnol et ne comporte qu'une seule condition : un changement d'avis concernant la situation avec IBERIA. Toutefois, malgré cette démarche, le gouvernement espagnol qui paraît

⁹⁴ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme de l'ambassadeur de France en Espagne, Robert Gillet, au service des Affaires générales, du 26/02/1975.

intéressé par cette proposition, reste tout de même réticent à l'idée de s'engager fermement⁹⁵.

Pour conclure sur les négociations menées entre le gouvernement espagnol et le GIE Airbus Industrie, il paraît important de préciser que les archives diplomatiques ne permettent pas de déterminer la stratégie la plus efficace employée par les partenaires du programme pour convaincre l'Espagne d'agir en faveur de l'Airbus. En effet, les bornes chronologiques de cette étude correspondent à la période 1967 – 1984 et les différents protagonistes ne trouvent un accord qu'en 1994, soit vingt ans après la dénonciation du contrat en 1974. Néanmoins, cette dénonciation, bien qu'embarrassante pour l'Espagne, n'a pas remis en cause son implication dans le programme ni sa place au sein du GIE Airbus Industrie puisque celle-ci participera au lancement des programmes A310 et A320. L'on peut donc supposer que l'ensemble de ces actions diplomatiques, menées par les membres du programme sur la période 1974 - 1984 et au-delà, ont permis la résolution de « l'affaire IBERIA ».

Ainsi, plusieurs stratégies ont été exercées sur l'Espagne par les services diplomatiques et les Autorités des gouvernements partenaires afin d'obtenir l'annulation de la décision d'IBERIA. Ces méthodes – employées selon le contexte et les tensions diplomatiques – ont été différentes allant de la rédaction d'aide-mémoire, de courriers et de simples discussions aux menaces explicites sur le maintien de la participation de l'Espagne dans le programme Airbus et sur les projets politiques et économique de celle-ci (adhésion à la CEE). Par ailleurs, l'on constate qu'une quelconque visite diplomatique sans rapport avec le domaine aéronautique est un prétexte employé par les ambassadeurs ou les ministres pour exercer des pressions diplomatiques et rappeler à leurs interlocuteurs espagnols qu'une solution doit être trouvée avec la compagnie aérienne IBERIA. Face à ces pressions, le gouvernement espagnol se montre compréhensif mais il se garde « de prendre le moindre engagement »⁹⁶.

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ *Ibid.*

Les premières années du GIE Airbus Industrie sont donc marquées par deux crises majeures dont les résolutions sont intervenues après plusieurs années de négociations et de discussions. Dans le cas de la Grande-Bretagne, son retour n'intervient qu'en 1978 soit presque dix ans après son départ. Pour l'Espagne, il faut attendre vingt ans de négociations et de stratégies diplomatiques pour parvenir à un accord avec le GIE. Dans les deux situations, les États ont subi des pressions de la part des partenaires du programme Airbus dont les plus importantes ont été des menaces directes et indirectes sur leurs projets d'adhésion à la CEE. À chaque fois, les ambassadeurs ont été artisans des stratégies diplomatiques et acteurs dans les négociations. Ils ont notamment rédigé les aide-mémoires et mené des actions communes avec leurs homologues européens. De plus, ils ont informé le gouvernement français sur les actualités de leur pays de résidence et des rumeurs qui circulaient dans la presse, après avoir vérifié la véracité des propos. Les actions diplomatiques des ambassadeurs ont ainsi permis d'assurer la réussite du programme Airbus en participant activement à la résolution des crises qu'il a traversé.

CONCLUSION DE L'ETUDE DE CAS

Le programme Airbus résulte d'une longue et importante collaboration entre différents acteurs que sont les industriels, les gouvernements ou encore les diplomates. Cette étude de cas met en lumière plusieurs paramètres diplomatiques qui contribuent au succès de cette collaboration interétatique.

Tout d'abord, l'importance de la rhétorique diplomatique, qui est un élément commun à toutes les situations évoquées, que ce soit le développement du programme, l'intégration de nouveaux partenaires ou la gestion des différentes crises. La maîtrise de cette rhétorique permet de transmettre un message à son interlocuteur de façon subtile et ainsi de parvenir à un compromis et de faire évoluer une discussion. De plus d'autres facteurs diplomatiques déterminants participent également à la réussite du projet. En effet, les ambassadeurs ont une connaissance précise des personnalités étrangères, ce qui permet aux membres du gouvernement de s'appuyer sur les diplomates pour aborder un événement. Lors de l'affaire IBERIA et de la visite de Juan Carlos I^{er} en France en 1976, le chef de service des Affaires générales M. Cuvillier a par exemple pris conseil auprès de l'ambassadeur en poste en Espagne, M. Deniau, afin de pouvoir évoquer au mieux la situation avec le roi.

En complément de leur connaissance des personnalités étrangères, les ambassadeurs maîtrisent parfaitement l'ensemble des dossiers. Cette maîtrise est rendue possible grâce à la rédaction, par l'administration française, d'aide-mémoires et de rapports sur l'évolution du programme. De cette manière, les membres du corps diplomatique restent constamment au fait des dernières informations concernant Airbus et sont à même de pouvoir argumenter en faveur de celui-ci auprès de leurs interlocuteurs. Par ailleurs, les ambassadeurs réalisent pour le gouvernement, des dépêches d'actualités permettant ainsi à celui-ci de se faire une idée de la popularité du programme Airbus à l'étranger. Ces rapports de presse font notamment état des rumeurs et des éventuelles informations que les autorités officielles n'auraient pas encore communiquées. Ces rapports sont accompagnés également d'explications des diplomates qui confirment ou infirment les informations diffusées dans la presse. Enfin, pour assurer la réussite du

programme, les ambassadeurs entretiennent de bonnes relations avec leurs homologues, en particulier ceux de la RFA, de la Grande-Bretagne et de l'Espagne, rendant alors possible une meilleure réactivité face à une situation de crise. Ces différents aspects du rôle des diplomates contribuent ainsi à la réussite de la coopération intergouvernementale.

Par ailleurs, il ressort de ces travaux que les intentions de participation des États diffèrent selon la situation économique et industrielle de ceux-ci. L'Espagne ambitionne par exemple d'adhérer la CEE et s'engage dans le programme Airbus pour se rapprocher des États déjà membres. La RFA souhaite, quant à elle, développer son industrie aéronautique en participant à un projet intergouvernemental. De son côté, la Grande-Bretagne veut avant tout veiller aux intérêts de son industrie en prenant part aux projets qui lui semblent les plus avantageux et rentables. De plus, cette étude de cas met en avant l'importance du corps diplomatique pour parvenir à la création d'un programme intergouvernemental fort, capable de concurrencer les leaders du marché : les constructeurs aéronautiques américains.

Pour la concrétisation du projet Airbus, les missions des ambassadeurs – qui ne sont pas ou peu évoquées dans les travaux existants sur le programme Airbus – sont importantes et multiples. Tour à tour messagers, informateurs, conseillers, négociateurs ou rédacteurs, ils participent activement à la réussite de cette coopération intergouvernementale. En France, ces actions sont possibles grâce à une chaîne d'informations et de communication efficace entre les services administratifs. Les ambassadeurs s'investissent dans un projet d'envergure pour lequel la France et son industrie sont engagées. Par ailleurs, l'implication du corps diplomatique français, et plus généralement, des réseaux diplomatiques des États partenaires, permet d'aboutir à la création d'un consortium fort dont les intérêts sont représentés par le GIE Airbus Industrie. Ces mêmes réseaux diplomatiques mettent en œuvre des stratégies approuvées par le Quai d'Orsay et développent des alliances fortes lors de moment de crises pour garantir le succès du projet.

Ainsi, le programme Airbus n'est pas seulement un accord entre industriels. Il s'agit du fruit du labeur d'un ensemble d'acteurs allant des industriels, aux gouvernements accompagnés de leurs réseaux diplomatiques, et aux pionniers qui

ont œuvré pour ce projet, tels Henri Ziegler ou Georges Ville. Ces acteurs ont réussi, en quelques années, à créer un programme crédible face aux concurrents américains et à mettre sur le devant de la scène internationale l'industrie européenne.

TRANSITION VERS LE M2

Notre étude de cas montre qu'une part importante de l'histoire du programme Airbus n'a pas encore été traitée : la gestion de la concurrence américaine et de la rivalité avec les constructeurs aéronautiques, en particulier Boeing et McDonnell Douglas. Ces thématiques peuvent faire l'objet d'un second mémoire qui aborderait, plus généralement, le rôle et les actions des diplomates dans cette lutte avec les États-Unis sur la période 1980-2010.

Dès les prémices du programme, un des objectifs de la coopération intergouvernementale était d'être capable de concurrencer les entreprises américaines dans le domaine de l'aéronautique. Cet objectif est atteint au début des années 1980, lorsque le consortium européen commence à proposer des appareils véritablement concurrentiels. La rivalité avec les États-Unis s'intensifie alors et atteint son paroxysme dans la décennie 1990-2000. Plusieurs grandes pistes de recherche sont envisageables.

Dans un premier temps, l'étude des manœuvres américaines pour ralentir la progression d'Airbus Industrie est à considérer. Ces manœuvres sont réalisées par deux types d'acteurs américains : le gouvernement et les constructeurs aéronautiques. Le premier effectue plusieurs démarches d'ordre politique (mesures anti-bruit, interdiction de survol des aéroports) et économique (taxes douanières, lutte contre les subventions gouvernementales). Le second acteur réalise, entre autres, de nombreuses campagnes contre Airbus Industrie, en particulier auprès des États dans lesquels le constructeur européen est en prospection comme l'Italie, le Japon, la Syrie ou l'Iran.

Un deuxième axe pourrait analyser les réactions d'Airbus Industrie et de la CEE face aux actions américaines. Cette analyse se concentrera sur les stratégies employées par les gouvernements partenaires et leurs corps diplomatiques pour contrer les manœuvres venues d'outre-Atlantique (tournée promotionnelle intensive aux États-Unis, dépôt de plainte auprès de l'OMC contre le financements des programmes aéronautiques civils américains).

Un troisième axe se concentrerait sur les raisons, la forme et l'intensité de la mobilisation diplomatique autour des programmes développés par Airbus Industrie à partir des années 1980. En effet, les actions initiées par les diplomates telles que des démarches conjointes entre la France et la RFA auprès des autorités de leur pays de résidence, ont contribué au succès du constructeur européen et devraient être étudiées. Par ailleurs, l'analyse des archives diplomatiques pourrait permettre de répertorier les approches réalisées par les ambassadeurs selon leur État de résidence (Syrie, Turquie, Portugal, Australie etc.).

L'étude de ce sujet semble intéressante et pertinente en raison de la notoriété de la rivalité entre les constructeurs Airbus Industrie et Boeing auprès du grand public. Les deux géants de l'industrie aéronautique s'affrontent depuis près de cinquante ans allant jusqu'à former un duopole mais les dessous de cette rivalité sont complexes et ont été peu étudiés du point de vue diplomatique. L'objectif de ce second mémoire serait donc d'analyser le fonctionnement de cette opposition et les actions mises en œuvre par l'un pour prendre l'avantage sur l'autre. À cela s'ajoute l'analyse des différents acteurs qui y ont pris part comme les autorités gouvernementales des États-Unis et des États membres de la CEE (allant par exemple jusqu'à l'intervention des présidents Bill Clinton et Jacques Chirac), les compagnies aériennes et les diplomates. Il apparaît alors que cette rivalité dépasse le cadre commercial et devient une affaire politique.

Ce mémoire s'attacherait également à étudier la politique américaine et sa perception du marché national afin de comprendre les mesures prises par les États-Unis à l'encontre d'Airbus Industrie. L'attitude américaine contraint le consortium à réagir rapidement, exacerbant la rivalité et les tensions entre les protagonistes. Les actions du constructeur européen pourraient avoir un lien avec le fait que le programme A320 – longtemps refusé par la RFA et la Grande-Bretagne et ciblé par les campagnes américaines – est très couteux pour le GIE. De fait, lorsque le programme A320 est lancé en 1984 et qu'il subit les critiques américaines, la diplomatie française redouble d'efforts pour défendre ce programme. Par ailleurs, en consultant les archives diplomatiques, l'on constate une importante mobilisation diplomatique autour de la promotion de l'A320 qui pourrait être liée au soutien des

ambassadeurs américains pour les campagnes des constructeurs Boeing et McDonnell Douglas.

Pour développer ces différents aspects, ce mémoire s'appuiera sur plusieurs fonds d'archives qui ont été identifiés lors de notre travail en M1. Les premiers sont conservés au CADN et concernent les archives des ambassades de France en Grande-Bretagne, RFA, Espagne et éventuellement celles des ambassades dont le pays de résidence a accueilli une tournée promotionnelle des constructeurs. Les archives de l'ambassade de France aux États-Unis ne pourront être utilisées pour ce mémoire en raison de l'inaccessibilité de celles-ci due à la présence d'amiante. Néanmoins, ce manque pourrait être compensé par les archives issues des ambassades mentionnées plus haut. Le même problème se pose pour les fonds de l'ambassade de France en Belgique, qui contiennent également de l'amiante. Elles pourraient, cependant, être remplacées par les archives historiques de l'Union Européenne (UE) gérées par l'Institut Universitaire Européen (IUE). Par ailleurs, les fonds du Centre des Archives Diplomatiques de la Courneuve (CADLC) relatives aux Affaires économiques et à l'aviation civile, aux Affaires économiques et bilatérales, ou encore aux relations avec les États-Unis seront également consultées.

Enfin, les archives de l'OMC et spécifiquement du GATT (Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce) seront mobilisées pour ce mémoire. L'OMC a créé une base de données en ligne répertoriant l'ensemble de ses documents librement communicables et une seconde dédiée aux archives du GATT (conservées depuis 1947). Sont ainsi archivés les différents rapports, comptes-rendus de réunions, les souhaits des États signataires sur le contenu de l'accord etc. Ces archives permettraient d'étudier une partie de la politique américaine vis-à-vis du marché mondial et témoigneraient notamment de la volonté des États-Unis d'imposer une réglementation internationale pour lutter contre les subventions gouvernementales.

Au vu de ces éléments, il apparaît alors possible d'envisager un mémoire de M2 ambitieux sur le rôle des diplomates dans l'affirmation non plus du programme Airbus mais du constructeur européen, véritable concurrent des États-Unis, qui souhaite atteindre la place de leader mondial.

ANNEXES

Notre étude de cas a mis en avant le caractère multidimensionnel du programme Airbus. Toutefois, celle-ci s'est principalement concentrée sur l'aspect diplomatique du projet. Ces annexes de natures variées, entendent alors proposer différents éléments afin d'illustrer d'autres facettes du programme notamment politique, économique et industrielle.

ANNEXE 1 : LES ACCORDS INTERGOUVERNEMENTAUX

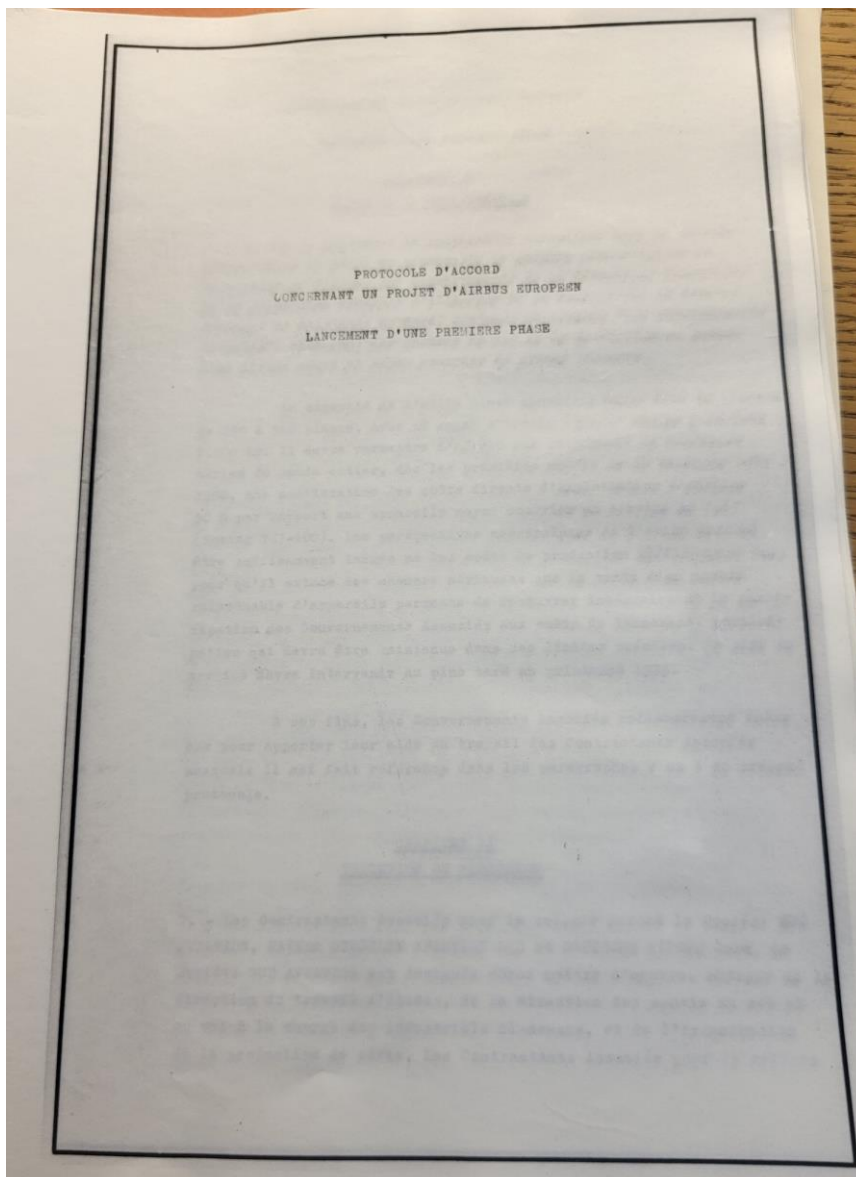


Illustration 2 - Extraits du "Protocole d'Accord lançant la phase de définition du projet d'Airbus Européen", CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, 26 juin 1967.

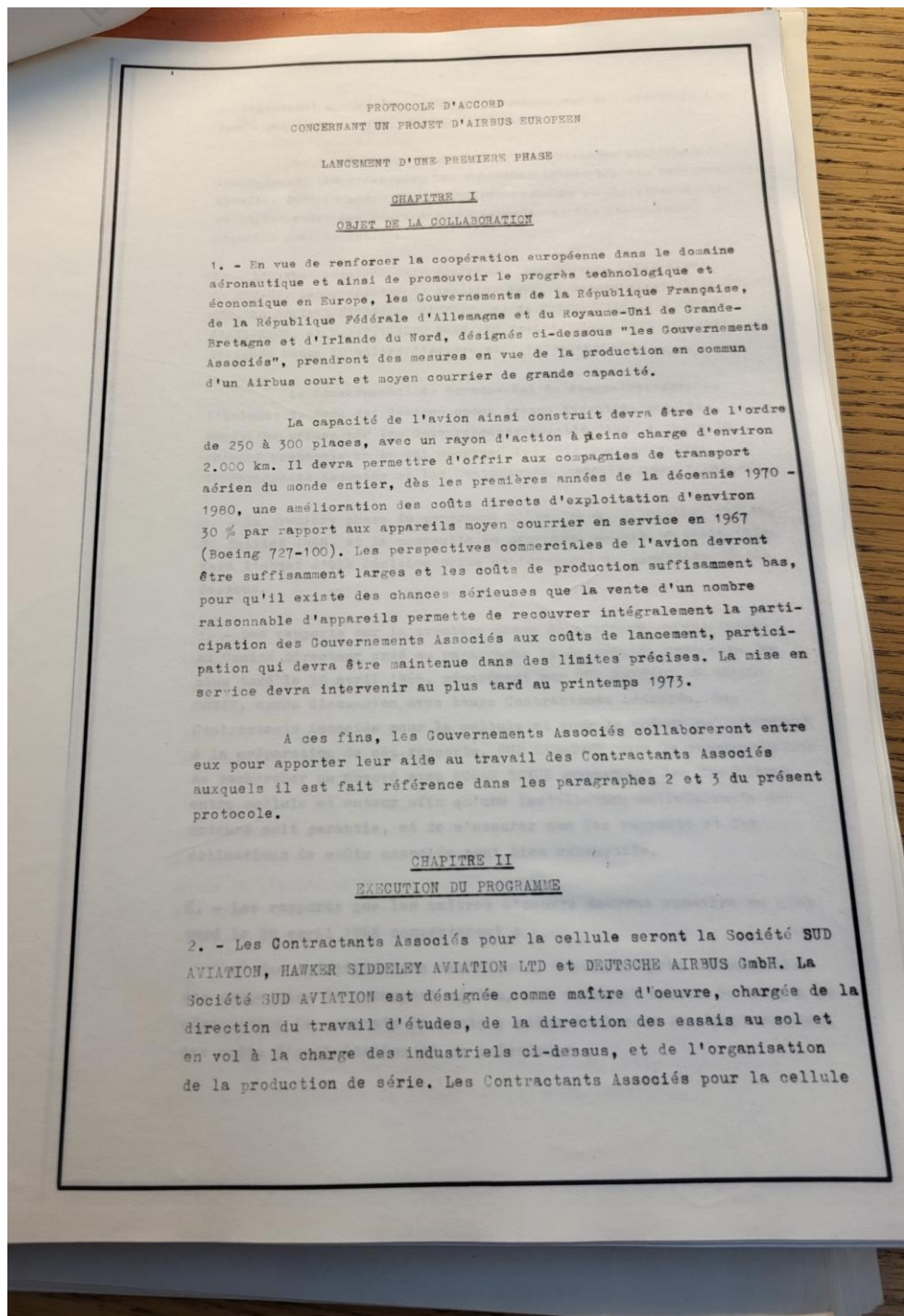


Illustration 3 - Extraits du "Protocole d'Accord lançant la phase de définition du projet d'Airbus Européen", CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, 26 juin 1967.

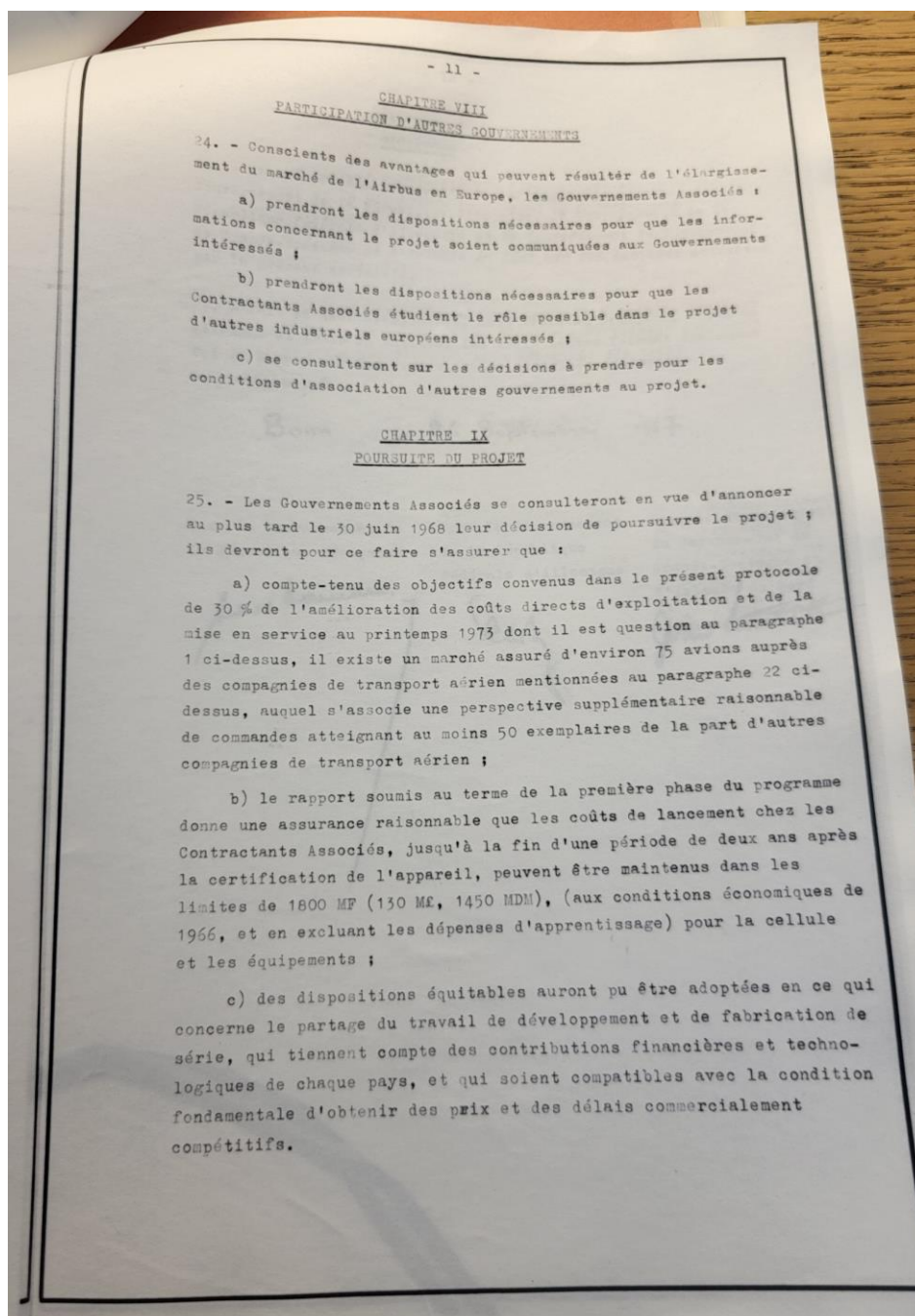


Illustration 4 - Extraits du "Protocole d'Accord lançant la phase de définition du projet d'Airbus Européen", CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, 26 juin 1967.

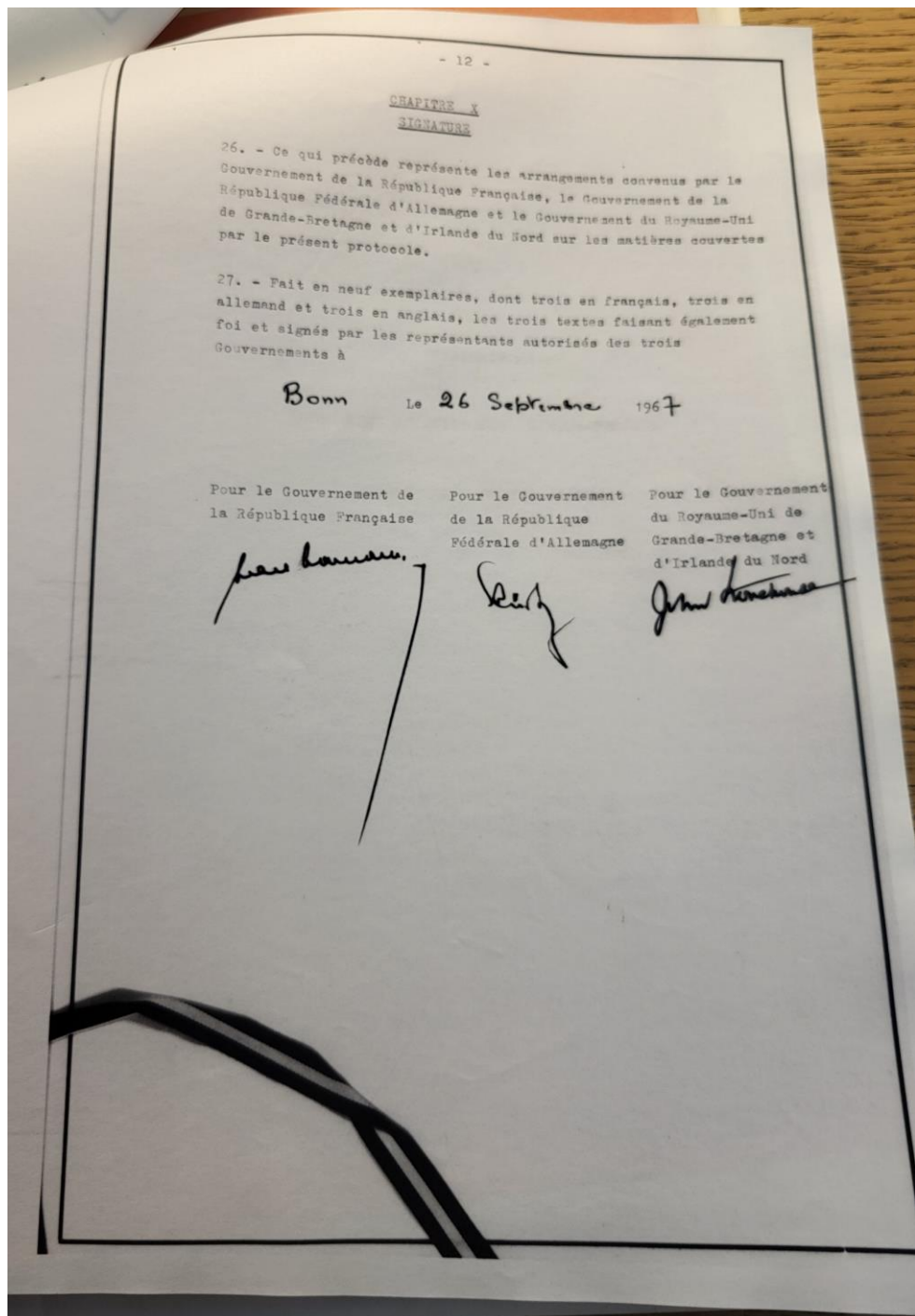


Illustration 5 - Extraits du "Protocole d'Accord lançant la phase de définition du projet d'Airbus Européen", CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, 26 juin 1967.

ANNEXE 2 : EXTRAITS D'ARTICLES DE PRESSE

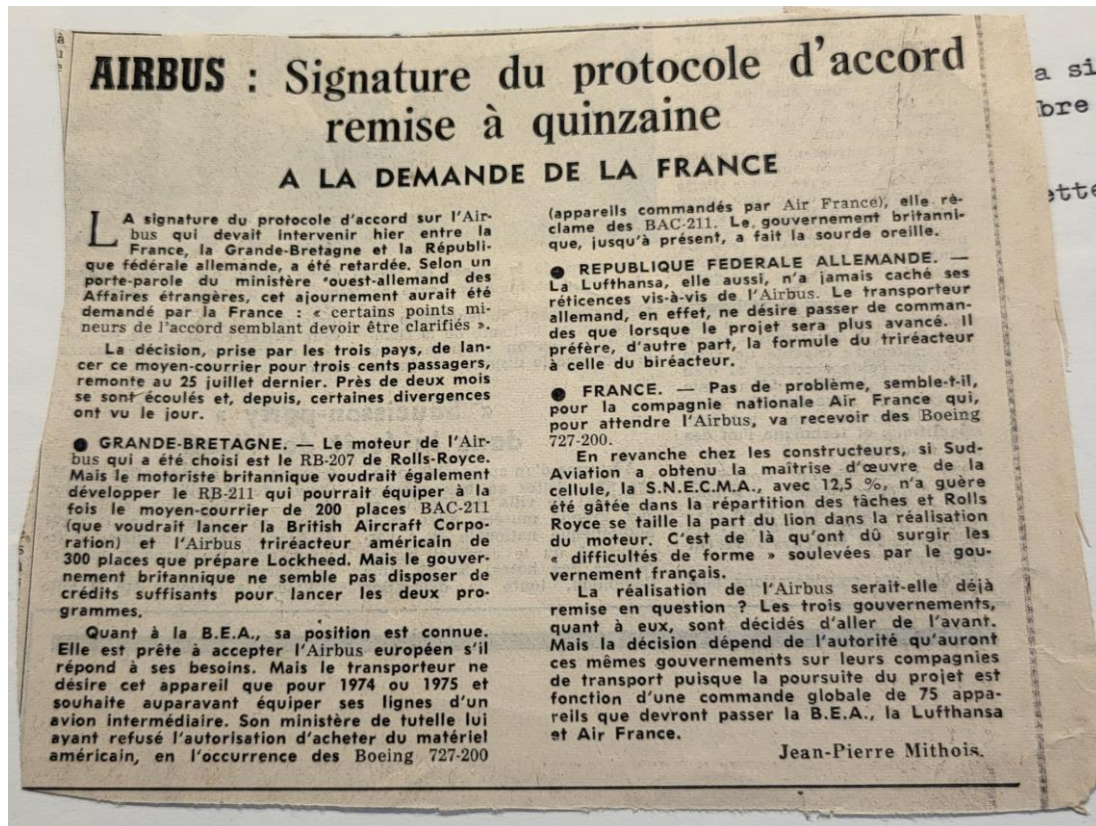


Illustration 6 - Article de presse évoquant le report de la signature du Protocole d'accord de 1967, CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, 11 septembre 1967.

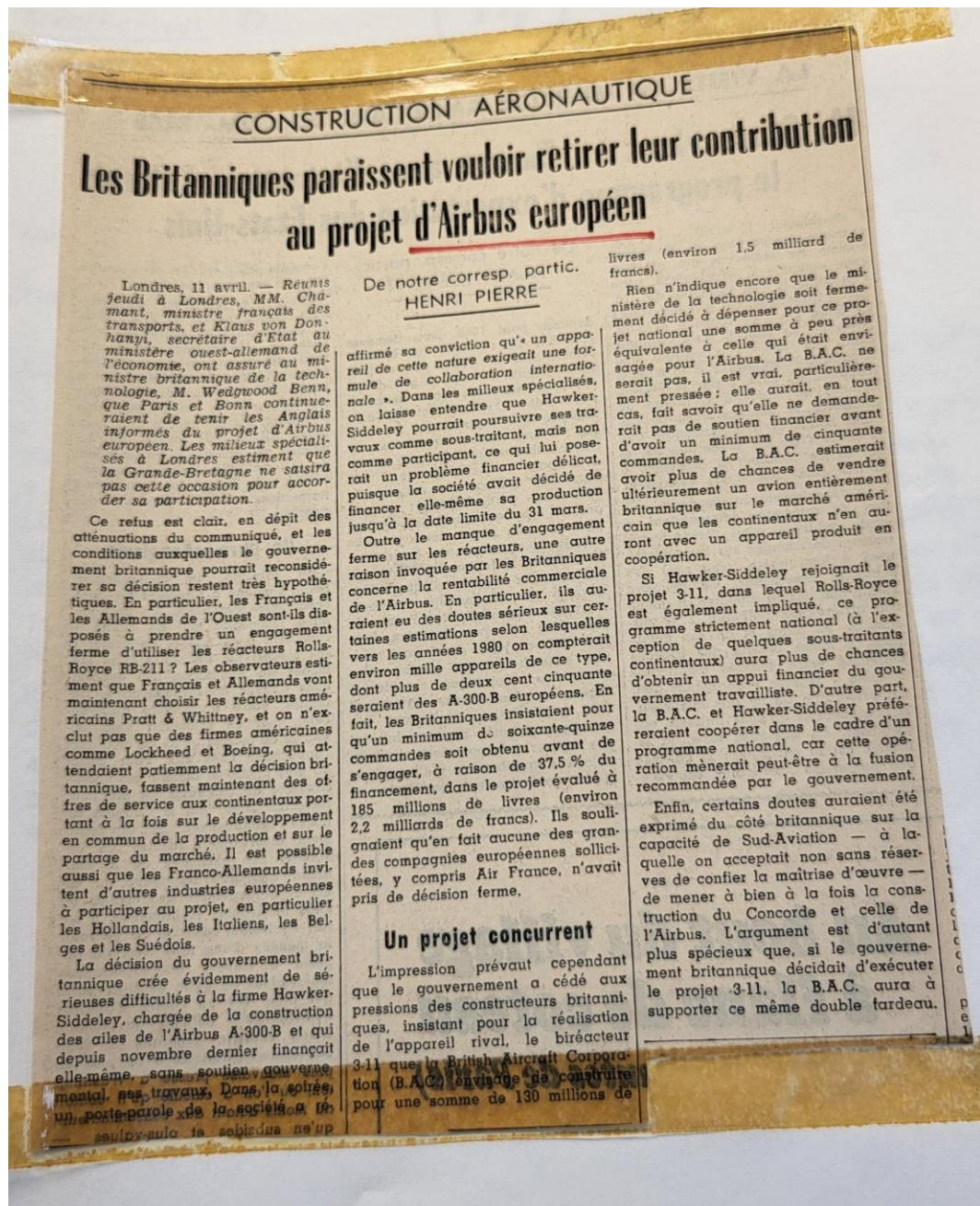


Illustration 7 - Article de presse évoquant le retrait britannique du programme, CADLC, Affaires économiques et financières, 1977INVA/266, 12 avril 1969.

ANNEXE 3 : QUELQUES DOCUMENTS TECHNIQUES

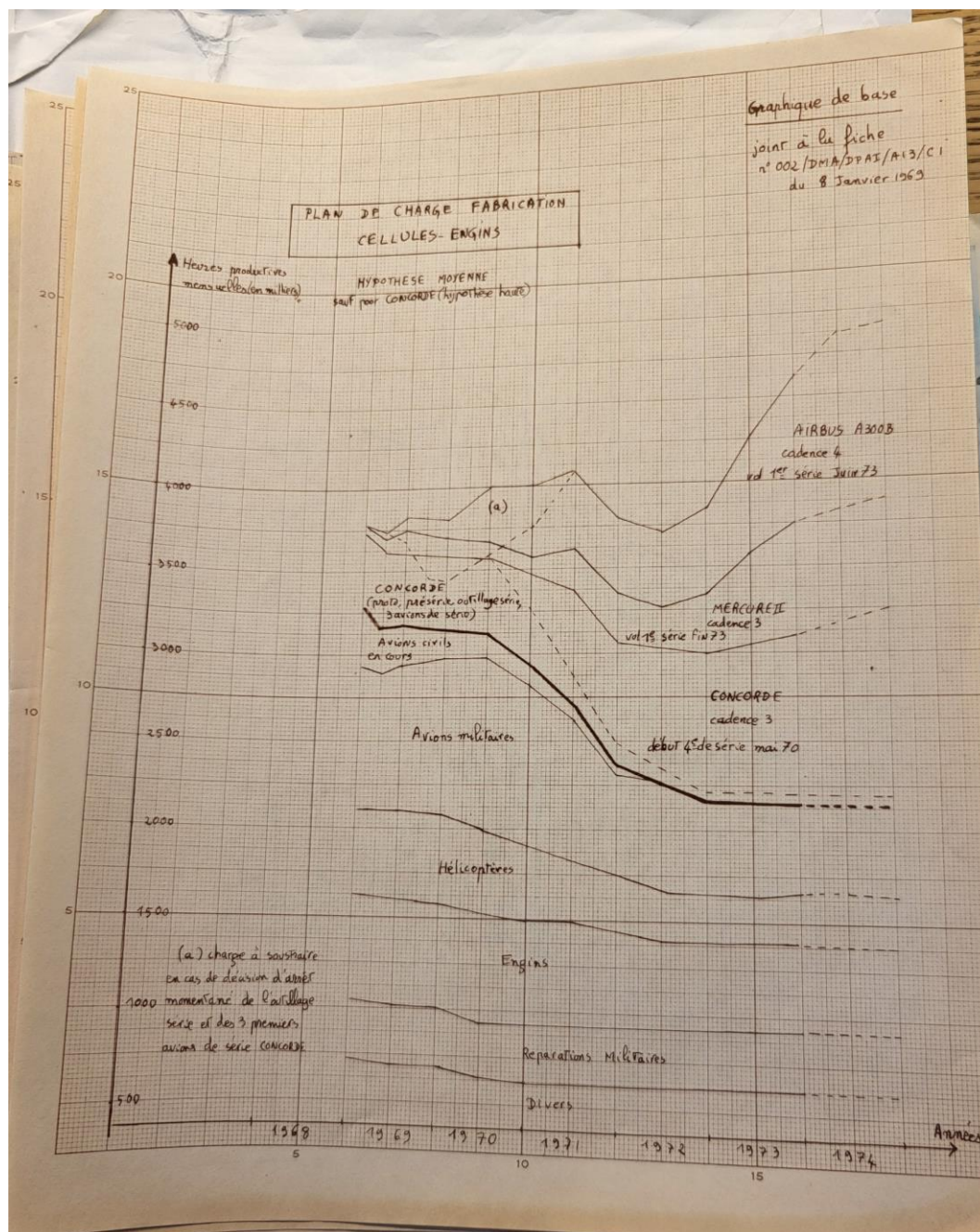


Illustration 8 - Étude du plan de charge de l'A300B, CADLC, Affaires économiques et financières, 1977INVA/56, date inconnue.

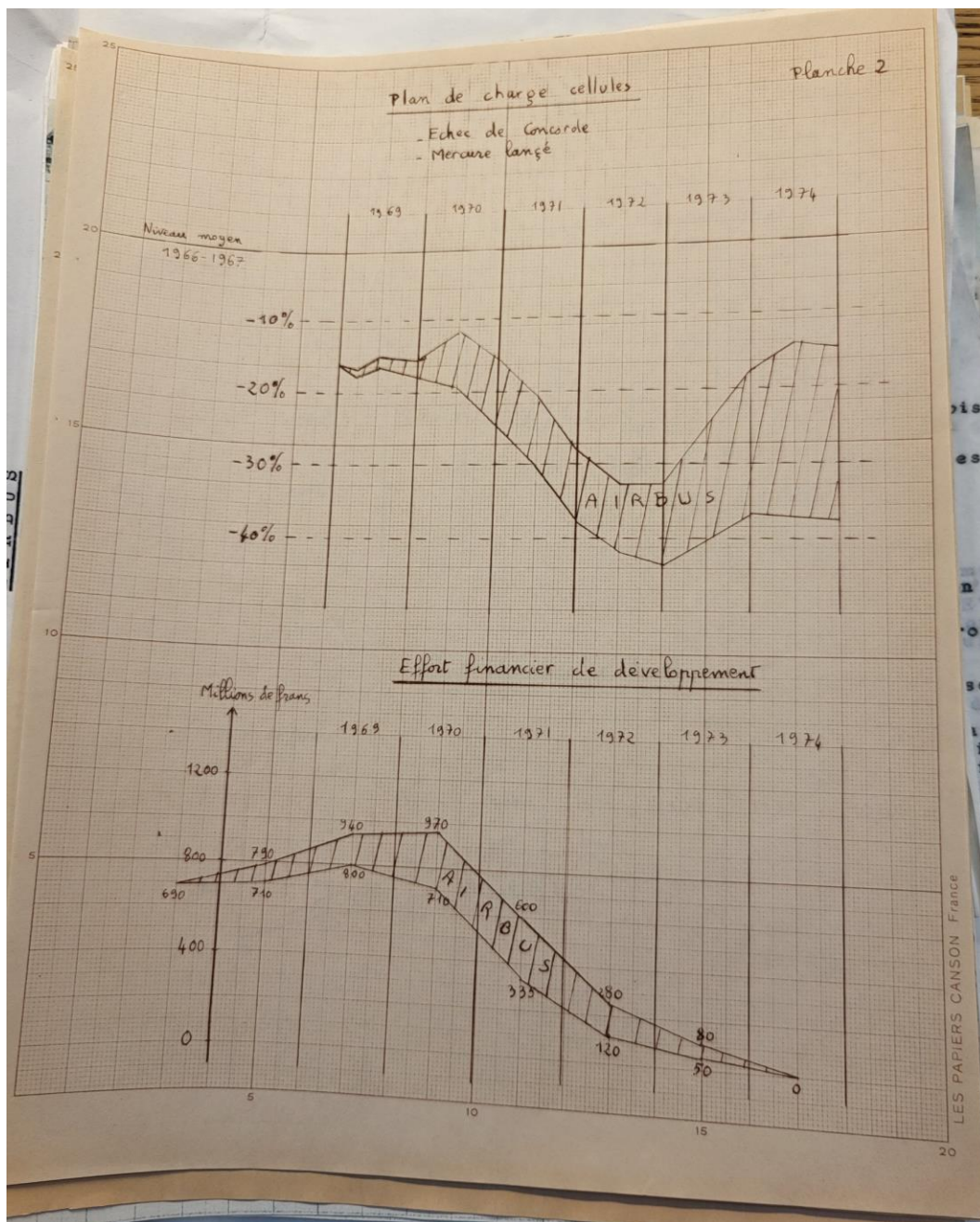


Illustration 9 - Étude du plan de charge de l'A300B, CADLC, Affaires économiques et financières, 1977INVA/56, date inconnue.

ANNEXE 4 : BROCHURE DE COMMANDE DE L'A300B



Illustration 10 - Extraits de la brochure de commande d'A300B par Air France, CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333,1972.



Editorial

L'avancement de la fabrication du premier prototype est satisfaisant dans son ensemble. Les tronçons 15 et 21 (partie centrale du fuselage) assemblés à Saint-Nazaire et 16 à 19 (partie antérieure) fabriqués chez MBB ont été conjointement acheminés par voie maritime jusqu'à Bordeaux, et de là transportés par route à Toulouse. Par ce même convoi les premiers gros éléments constituant la partie avant du fuselage, destinés aux essais statiques, sont arrivés à Toulouse. L'avancement de la fabrication de tous les éléments pour les 6 avions de développement correspond aux prévisions.

Les dimensions tout à fait exceptionnelles du convoi routier correspondant ont créé une certaine sensation dans le Sud-Ouest de la France; mais le voyage s'est déroulé sans incident, et dès le 27 Août 1971, l'ensemble du fuselage du A300B était en place dans le bâti de montage général. Il est important de noter que la présentation des divers éléments sur ce bâti a été réalisée avec une précision remarquable, prouvant parfaitement la justesse de la conception des outillages de fabrication et d'interchangeabilité et la qualité des réalisations. Le démoulage de la volure a été effectué à Chester en juillet et son

équipement a commencé. Le transport à Toulouse sera assuré par l'avion de transport exceptionnel Super Guppy d'Airbus Industrie qui, après avoir reçu le 27 Août le Certificat de Navigabilité de la FAA, est entré en service, aux mains d'un équipage de IATA - Aero-maritime, courant septembre. Le montage en place du Centre de Formation des Techniques a été poursuivi et, tandis que la réalisation des éléments constitutifs du simulateur se poursuit dans les usines de LMT en France, de CAE au Canada et de LINK aux USA, les travaux de Génie Civil ont commencé sur l'emplacement, sur l'aéroport de Toulouse - Matabiau,

à proximité du Bloc Technique et de l'Atelier. La maquette complète de la cabine A300B réalisée par MBB à Hambourg et présentée dans le cadre du Salon du Bourget a été très favorablement accueillie par les spécialistes et a eu un très grand succès auprès du public. Elle a été démontée et transportée à Toulouse où elle est maintenant utilisée aux études détaillées d'aménagement intérieurs (décoration, éclairage, etc.) en collaboration avec les Compagnies clientes.

Roger Beteille

Illustration 11 - Extraits de la brochure de commande d'A300B par Air France, CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, 1972.

ANNEXE 5 : LE PREMIER EQUIPAGE DE L'A300B



Illustration 12 – 1^{er} équipage de l'A300B, le 28 octobre 1972, de gauche à droite : Pierre Caneill (ingénieur d'essais en vol), Max Fischl (commandant de bord), Roméo Zinzoni (mécanicien navigant), Bernard Ziegler (directeur des essais en vol), Günter Scherer (ingénieur d'essais en vol), crédit photo : Airbus SAS.

ANNEXE 6 : L'AIRBUS A300B



Illustration 13 - Airbus A300B, CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO/1999038/373, date inconnue.

ANNEXE 7 : L’AIRBUS A310



Illustration 14 - Airbus A310-200, le 22 février 1987, crédit photo : Airbus SAS.

ANNEXE 8 : L'AIRBUS A320



Illustration 15 - Premier vol de l'A320, le 22 février 1987, crédit photo : Airbus SAS 1987.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Les illustrations :

Illustration 1 – Premier vol du premier A300B, le 9 septembre 1972, crédit photo : Airbus SAS 1972.	1
Illustration 2 - Extraits du "Protocole d'Accord lançant la phase de définition du projet d'Airbus Européen", CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, 26 juin 1967.....	134
Illustration 3 - Extraits du "Protocole d'Accord lançant la phase de définition du projet d'Airbus Européen", CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, 26 juin 1967.....	135
Illustration 4 - Extraits du "Protocole d'Accord lançant la phase de définition du projet d'Airbus Européen", CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, 26 juin 1967.....	136
Illustration 5 - Extraits du "Protocole d'Accord lançant la phase de définition du projet d'Airbus Européen", CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, 26 juin 1967.....	137
Illustration 6 - Article de presse évoquant le report de la signature du Protocole d'accord de 1967, CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, 11 septembre 1967.	138
Illustration 7 - Article de presse évoquant le retrait britannique du programme, CADLC, Affaires économiques et financières, 1977INVA/266, 12 avril 1969.....	139
Illustration 8 - Étude du plan de charge de l'A300B, CADLC, Affaires économiques et financières, 1977INVA/56, date inconnue.	140
Illustration 9 - Étude du plan de charge de l'A300B, CADLC, Affaires économiques et financières, 1977INVA/56, date inconnue.	141
Illustration 10 - Extraits de la brochure de commande d'A300B par Air France, CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, 1972.	142

Illustration 11 - Extraits de la brochure de commande d'A300B par Air France, CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333,1972.	143
Illustration 12 – 1 ^{er} équipage de l'A300B, le 28 octobre 1972, de gauche à droite : Pierre Caneill (ingénieur d'essais en vol), Max Fischl (commandant de bord), Roméo Zinzoni (mécanicien naviguant), Bernard Ziegler (directeur des essais en vol), Günter Scherer (ingénieur d'essais en vol), crédit photo : Airbus SAS.	144
Illustration 13 - Airbus A300B, CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO/1999038/373, date inconnue.....	145
Illustration 14 - Airbus A310-200, le 22 février 1987, crédit photo : Airbus SAS.....	146
Illustration 15 - Premier vol de l'A320, le 22 février 1987, crédit photo : Airbus SAS 1987.....	147

Les schémas :

Schéma 1- L'organisation du GIE Airbus Industrie	65
--	----

TABLE DES TABLEAUX

Tableau des archives de l’ambassade de France à Bonn relatives au programme Airbus : Tableau 1.....	37
Tableau des archives de l’ambassade de France à Londres relatives au programme Airbus : Tableau 2.....	38
Tableau des archives de l’ambassade de France à Madrid relatives au programme Airbus : Tableau 3.....	39
Tableau des archives de l’ambassade de France à Rome relatives au programme Airbus : Tableau 4.....	40
Tableau des archives diplomatiques conservées à La Courneuve relatives au programme Airbus : Tableau 5.....	41
Tableau 6 - Participations des partenaires du programme Airbus selon Georges Ville	77

TABLE DES MATIERES

<i>Avertissement</i>	3
<i>Engagement de NON-PLAGIAT</i>	4
<i>Remerciements</i>	5
<i>Liste des abréviations</i>	6
<i>Sommaire</i>	7
<i>Présentation du sujet</i>	9
<i>État de l’art</i>	12
Les coopérations économiques entre États européens	12
a. Diplomatie et commerce extérieur	12
b. Les aspects économiques et commerciaux	15
c. Le cadre juridique	17
d. L’ambassade : haut lieu de négociation.....	18
Des projets aéronautiques interétatiques avant Airbus	19
a. Le programme Mercure.....	19
b. Le programme Concorde.....	20
Le programme Airbus	23
a. Une histoire politique du constructeur aéronautique	23
b. Une histoire industrielle	25
c. Les « histoires d’Airbus »	28
Une histoire diplomatique inédite à faire	29
<i>Bibliographie</i>	31
Les coopérations économiques entre États européens	31
Les projets interétatiques avant Airbus	33
Le programme Airbus et ses « Histoires »	34
Les ambassades	35
<i>État des sources</i>	36
Les sources conservées au Centre des Archives Diplomatiques de Nantes .	36
a. L’ambassade de France à Bonn (République Fédérale d’Allemagne)	36

b.	L’ambassade de France à Londres (Grande-Bretagne).....	37
c.	L’ambassade de France à Madrid (Espagne)	38
d.	L’ambassade de France à Rome (Italie).....	39
Les sources conservées au Centre des Archives Diplomatiques de La Courneuve.....		40
<i>Étude de cas : Genèse et premiers pas d’Airbus Industrie.....</i>		42
Chapitre 1 - La naissance d’Airbus Industrie.....		44
a.	Du protocole d’accord tripartite de 1967 au lancement officiel du programme Airbus en 1969	45
1.	Le groupe de travail franco-britannique.....	45
2.	Le « Protocole d’accord lançant la phase de définition du projet de l’Airbus Européen ».....	49
3.	L’accord franco-allemand lançant le programme de l’Airbus A300B	55
b.	La géométrie du GIE	61
1.	La définition du GIE	61
2.	La composition du GIE.....	65
3.	Des États en réflexion	78
i.	L’Italie	78
ii.	La Belgique.....	83
Chapitre 2 - Les premières crises du constructeur européen : les cas de la Grande-Bretagne et de l’Espagne.....		89
a.	La Grande-Bretagne face au programme Airbus	89
1.	Le retrait britannique en 1969	90
2.	La concurrence anglaise : les BAC 2-11 et 3-11.....	95
3.	Le retour de la Grande-Bretagne dans le programme en 1978.....	104
b.	L’Espagne et le GIE Airbus Industrie.....	108
1.	L’Espagne, benjamine du consortium européen	109
2.	La dénonciation du contrat par la compagnie aérienne espagnole IBERIA 110	
3.	Les réponses diplomatiques à « l’affaire IBERIA ».....	117
<i>Conclusion de l’étude de cas</i>		127
<i>Transition vers le M2.....</i>		130
<i>Annexes</i>		133
Annexe 1 : Les accords intergouvernementaux		134

Annexe 2 : Extraits d'articles de presse	138
Annexe 3 : Quelques documents techniques	140
Annexe 4 : Brochure de commande de l'A300B.....	142
Annexe 5 : Le premier équipage de l'A300B	144
Annexe 6 : L'Airbus A300B	145
Annexe 7 : L'Airbus A310	146
Annexe 8 : L'Airbus A320	147
<i>Table des illustrations</i>	<i>148</i>
<i>Table des tableaux.....</i>	<i>150</i>
<i>Table des matières</i>	<i>151</i>
<i>Abstract.....</i>	<i>154</i>
<i>Résumé</i>	<i>154</i>

RESUME

Le projet Airbus vu par les capitales européennes, 1967-1984. À partir des archives des ambassades de France.

Le projet Airbus, créé en 1967, est une coopération aéronautique intergouvernementale regroupant plusieurs États tels que la France, la RFA, la Grande-Bretagne et l'Espagne. À sa création, plusieurs objectifs lui sont associés : concurrencer les constructeurs aéronautiques américains, rendre l'Europe plus indépendante vis-à-vis des États-Unis et concevoir un avion adapté aux besoins des compagnies aériennes. Ce mémoire s'intéresse aux rôles des diplomates dans la réussite de cette coopération interétatique à partir de l'étude des archives des ambassades de France en Grande-Bretagne, en RFA, en Espagne et en Italie. Les résultats de ces recherches montrent que les diplomates ont eu de multiples rôles dans le développement du programme. Tour à tour informateurs, rédacteurs des accords intergouvernementaux, conseillers ou négociateurs, les diplomates ont activement contribué au développement et au succès d'un programme aéronautique européen devenu, avec le temps, un véritable concurrent pour les entreprises aéronautiques américaines. Enfin, ces travaux mettent en lumière l'étroite collaboration entre différents acteurs, tels que les industriels, les gouvernements des États membres du programme, leurs corps diplomatiques et leurs services administratifs, pour assurer la réussite d'Airbus Industrie et de l'industrie européenne.

Mots-clefs : Relations internationales, coopération intergouvernementale, accords intergouvernementaux, diplomatie, archives diplomatiques, Airbus, histoire de l'aéronautique

ABSTRACT

The Airbus project as viewed by European capitals, 1967-1984. Based on the archives of the French embassies.

The Airbus project, created in 1967, is an intergovernmental aeronautical cooperation between several countries, including France, Germany, Great Britain, and Spain. When it was created, it had several objectives: to compete with American aircraft manufacturers, to make Europe more independent of the United States and to design an aircraft tailored to the needs of airlines. This thesis looks at the roles of diplomats in the success of this inter-state cooperation, based on a study of the archives of the French embassies in Great Britain, West Germany, Spain, and Italy. The results of this research show that diplomats played many roles in the development of the program. In turn informers, drafters of intergovernmental agreements, advisers or negotiators, diplomats actively contributed to the development and success of a European aeronautics program that became, over time, a real competitor for American aircraft manufacturers. Finally, this work highlights the close collaboration between various players, such as manufacturers, the governments of the program's member states, their diplomatic corps and their administrative services, to ensure the success of Airbus Industrie and European industry.

Key words : International relations, intergovernmental cooperation, intergovernmental agreements, diplomacy, diplomatic archives, Airbus, aviation history