

2024-2025

Master 2 Histoire, Civilisations, Patrimoine

Pratiques de la recherche historique

LES AILES DE LA DIPLOMATIE

Les programmes Concorde et Airbus au cœur de la diplomatie aérienne civile européenne (1962-2003)

Héloïse FERNANDES de MIRANDA

05/05/2001

Sous la direction de
Yves Denéchère et François Drémeaux



Illustration 1 – Présentation Airbus et Concorde à St Martin du Touch, 10 mai 1973, crédit photo : Fonds André Cros, archives municipales de Toulouse.

Jury

Yves Denéchère : directeur du mémoire

François Drémeaux : directeur du mémoire

Soutenu publiquement le

Document confidentiel

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 11 / 06 / 2025

A handwritten signature in black ink, appearing to read "HELOISE FERNANDES". The signature is fluid and cursive, with the first name above the last name.

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à exprimer ma gratitude envers mes directeurs de recherche, Yves Denéchère et François Drémeaux, pour leur accompagnement et leur disponibilité tout au long de cette année. Leurs précieux conseils et remarques m'ont permis d'améliorer mes recherches.

Un remerciement particulier à Yves Denéchère pour m'avoir suivie durant mes deux années de Master et pour m'avoir permis de prendre confiance en mes capacités.

Je remercie également François Drémeaux d'avoir accepté de m'encadrer durant ce M2, et de m'avoir aidée dans ma rédaction et ma recherche bibliographique. C'est grâce à lui que j'ai pu entrer en contact avec Adrien Motel, auteur du livre *Concorde, l'icône d'un idéal*. Par ailleurs, je souhaite remercier M. Motel d'avoir accepté de me transmettre une copie de son ouvrage dont les travaux ont été d'une aide précieuse pour mes recherches.

Mes remerciements vont aussi à mes parents pour leur soutien indéfectible et leur encouragement sans faille depuis toutes ces années. Je suis également reconnaissante envers ma meilleure amie, Gwénaëlle, pour sa relecture attentive de mes travaux et ses conseils avisés.

Enfin, je remercie mes amis, la « promotion Thucydide » et le groupe de travail de la BU. Leur présence et nos nombreuses conversations durant ces deux années de Master ont grandement enrichi ce travail.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

- AAE : Armée de l'Air et de l' Espace
- AN : Archives Nationales
- ATR : Avion de Transport Régional
- BA : *British Airways*
- BAC : *British Aircraft Corporation*
- BEA : *British European Airways*
- CAA : *Civil Aviation Authority*
- CADLC : Centre des Archives Diplomatiques de La Courneuve
- CADN : Centre des Archives Diplomatiques de Nantes
- COMAERO : Comité pour l'histoire de l'Aéronautique
- DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile
- EADS : *European Aeronautic Defense and Space*
- ENA : École Nationale d' Administration
- ENS : École Nationale Supérieure
- EPA : *Environmental Protection Agency*
- EASA : *European Aviation Safety Agency*
- FAA : *Federal Aviation Administration*
- GATT : *General Agreement on Tariffs and Trade*
- OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale
- OMC : Organisation Mondiale du Commerce
- OTAN : Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
- RDN : Revue Défense Nationale
- RFA : République Fédérale d'Allemagne
- SGAC : Secrétariat Général de l'Aviation Civile
- SNIAS : Société Nationale Industrielle Aérospatiale
- UE : Union Européenne
- URSS : Union des Républiques Socialistes Soviétiques
- USITC : *United States International Trade Commission*

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>Introduction.....</i>	9
<i>Partie I – Concorde et Airbus, des projets innovants aux multiples acteurs.....</i>	30
A. Les États, moteurs de la diplomatie aérienne civile et des programmes aéronautiques.....	31
B. Les compagnies aériennes et les aéroports : des intermédiaires indispensables pour la réussite des programmes.....	61
<i>Partie II – Le succès des programmes aéronautiques, une question de soutien diplomatique</i>	85
A. Concorde et la révolution du transport supersonique	86
B. Airbus et le retour à la modération.....	128
<i>Partie III – La diplomatie aérienne civile européenne au cœur de la concurrence industrielle</i>	165
A. Une concurrence industrielle féroce.....	166
B. Le blocage des programmes européens par le gouvernement américain	186
<i>Conclusion.....</i>	213
<i>Bibliographie.....</i>	215
<i>Annexes</i>	221

Annexe 1 : Tableaux état des sources.....	221
Annexe 2 : Les accords intergouvernementaux	230
Annexe 3 : L'aventure Concorde en images.....	237
Annexe 4 : Airbus – Photos et presse	240
Annexe 5 : Galerie de portraits	243
<i>Table des illustrations</i>	248
<i>Table des tableaux.....</i>	250
<i>Table des matières</i>	251
<i>Abstract.....</i>	253
<i>Résumé.....</i>	253

INTRODUCTION

Les programmes aéronautiques Concorde et Airbus sont aujourd’hui considérés comme les fleurons de l’industrie aéronautique européenne¹. Tous les deux sont développés dans les années 1960 et visent notamment à accroître l’industrie aéronautique européenne face aux géants américains et soviétiques et ainsi lui donner une place plus importante sur la scène internationale.

Le programme Concorde débute officiellement le 29 novembre 1962 par la signature de l’accord franco-britannique pour la production d’un appareil supersonique qui puisse être employé dans le cadre de vols commerciaux. Il s’agit d’un programme développé sur les bases d’une parfaite équité entre les deux États, allant du partage des coûts à l’exploitation commerciale de l’appareil. Par ses innovations technologiques et industrielles², Concorde a su se démarquer des appareils concurrents américains et soviétiques, et a été exploité pour le service commercial et les vols internationaux jusqu’à son retrait en 2003, soit pendant 27 ans. Du côté soviétique, l’on retrouve le programme Tupolev-144 ou TU-144. Il s’agit d’un avion supersonique similaire au Concorde employé pour des vols réguliers (transport de passager et de fret) en URSS de 1975 à 1978. Au cours des années 1980, et à la suite de deux accidents survenus en 1973 et 1978, l’avion est peu utilisé et réalise quelques vols occasionnels et vols d’essais. Puis, dans un contexte de détente entre les blocs de l’Ouest et de l’Est et de la fin de la Guerre froide, le TU-144 prend part au « programme de recherche international conjoint visant à développer des technologies pour un futur avion de ligne supersonique »³ mené par la NASA de 1996 à 1999. Après l’annonce de la fin du programme, le TU-144 est définitivement retiré du service. Quant au programme américain, le

¹ Dans cette étude, sauf mention contraire ou évocation de la Communauté Économique Européenne (CEE), nous considérerons l’Europe en tant qu’espace géographique et non en tant qu’espace institutionnel ou politique.

² Concorde a, entre autres, inauguré le transport supersonique commercial et les commandes de vol entièrement électriques.

³ Présentation du programme par la NASA, page Internet consultée le 05 février 2025 et accessible à l’adresse : <https://www.nasa.gov/image-article/tu-144/>

Boeing 2707, pensé pour être plus performant que le Concorde, n'a jamais dépassé le stade de prototype⁴.

À la même période, un deuxième programme aéronautique centré sur une coopération interétatique se développe : le programme Airbus. Ce dernier est principalement mené par la France, la Grande-Bretagne, la République Fédérale d'Allemagne (RFA) et, dans une moindre mesure, l'Espagne et les Pays-Bas. Cette coopération débute officiellement le 26 juin 1967 avec la signature du « Protocole d'accord lançant la phase de définition du projet d'Airbus européen » entre la France, la Grande-Bretagne et la RFA. Le 29 mai 1969, cet accord est confirmé avec la signature de l'accord intergouvernemental pour le développement et la production de l'Airbus A300B - un appareil moyen-courrier conçu pour correspondre aux besoins du marché - entre la France et la RFA. La Grande-Bretagne s'est, entre temps, retirée du projet à la suite de désaccords entre les trois États.

L'aspect intergouvernemental de ces programmes implique, de fait, la participation et la contribution de nombreux acteurs dans la mise en œuvre de ceux-ci. En premier lieu se trouvent les États avec les diplomates, les responsables politiques, et les personnels administratifs affectés notamment au service de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Par l'exploitation des appareils produits, les compagnies aériennes, en particulier Air France (France), British Airways (Grande-Bretagne) et Lufthansa (RFA), promeuvent ces programmes à l'international et sont des actrices importantes de la diplomatie aérienne civile. De même, les industriels responsables de ces programmes, tels qu'Henri Ziegler, Bernard Lathière ou encore Ken Binning, se trouvent eux aussi être des acteurs majeurs dans leur réalisation. Enfin, d'autres protagonistes, comme les aéroports, les syndicats ou encore la Communauté Économique Européenne (CEE) jouent un rôle dans le succès de ces coopérations interétatiques. Tous ces acteurs agissent pour assurer la réussite des programmes aéronautiques. Toutefois, leurs actions sont régies par le cadre des relations internationales et de la diplomatie aérienne. Cette

⁴ Des mentions de ces deux programmes concurrents ont été retrouvées dans les différentes archives mobilisées pour ce mémoire.

dernière, qu'elle soit civile ou militaire, correspond aux différents moyens (force aérienne, industries et constructeurs aéronautiques, compagnies aériennes etc.) dont dispose un État afin d'exercer son influence et son pouvoir sur un tiers État.

Pour mieux comprendre cette notion de diplomatie aérienne et l'importance des programmes aéronautiques Concorde et Airbus dans le développement de la diplomatie aérienne civile européenne, la consultation d'études spécialisées sur ces thématiques s'avère essentielle. Dans cette perspective, les recherches sur les pratiques diplomatiques des États européens et de l'Europe peuvent se révéler utiles pour comprendre les enjeux derrière les coopérations et collaborations entre États.

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. Elle a publié plusieurs travaux⁵ sur les liens entre la diplomatie et les entreprises dans lesquels elle montre les relations étroites qu'entretiennent les diplomates avec les milieux d'affaires ou encore l'implication de l'État français pour sécuriser le commerce extérieur. En 2021, Laurence Badel rédige *Diplomaties européennes. XIX^e-XXI^e siècle*⁶. Elle y retrace « l'évolution des pratiques diplomatiques européennes depuis plus de deux siècles afin d'éclairer les mutations contemporaines »⁷. Elle propose une analyse des carrières des diplomates (formation, concours, fonction etc.) et leurs évolutions aux cours des siècles. De même, elle compare les différents types de diplomatie (diplomatie commerciale, culturelle etc.) pratiqués par les États européens et leurs stratégies pour exercer leurs influences. Enfin, l'historienne traite de la question de la négociation et des pratiques qui y sont liées. Ce travail de synthèse des pratiques diplomatiques des États européens est essentiel pour quiconque s'intéresse aux relations internationales. L'ensemble des recherches de l'historienne apparaissent ici comme des études de référence qu'il est nécessaire de consulter pour saisir les liens entre diplomatie et coopérations interétatiques.

⁵ Tels que : Badel Laurence, « Diplomatie et entreprises en France au XX^e siècle », *Les cahiers Irice*, vol. 3, n°1, 2009, p. 103-128 ; Badel Laurence, *Diplomatie et grands contrats : l'État français et les marchés extérieurs au XX^e siècle*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2010.

⁶ Badel Laurence, *Diplomaties européennes. XIX^e-XXI^e siècle*, Paris, Presses de Sciences Po, 2021.

⁷ *Ibid.*, p.18.

Il est également primordial de rappeler qu'au-delà d'être des projets industriels intergouvernementaux, les programmes Concorde et Airbus doivent se conformer aux législatures et réglementations existantes dans les relations aériennes. Le livre *Les relations aériennes internationales* (1985) du juriste Michel 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. 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 en particulier 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 sortir⁸. Les travaux de Michel Folliot font appel à des notions de droit et d'économie qui éclairent les aspects juridiques réglementant les programmes Concorde et Airbus.

Outre les aspects commerciaux et juridiques des coopérations aéronautiques abordés par Laurence Badel et Michel Folliot, d'autres sujets d'études autour de Concorde et Airbus apparaissent. Plusieurs histoires, produites par des auteurs aux profils variés allant des histoires politiques ou industrielles aux histoires regroupant les souvenirs personnels des pionniers ou des projets rendant hommage aux programmes, se développent.

Les recherches de l'avocat et professeur de droit international Jean Touscoz peuvent être classées dans les histoires politiques des programmes. Il rédige en 1965, l'article « La coopération aéronautique franco-britannique : l'affaire Concorde »⁹ dans lequel il revient sur les débuts du projet, les raisons de son développement et des seules participations française et britannique. Il y explique la chronologie des négociations et les répercussions à l'international en décrivant entre autres les réactions américaines et soviétiques. De plus, il examine le contenu

⁸ Folliot Michel G., *Les relations aériennes internationales*, Paris, A. Pedone, 1985.

⁹ Touscoz Jean, « La coopération aéronautique franco-britannique : l'affaire Concorde », in *Annuaire français de droit international*, volume 11, 1965. p.174-192.

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. L'article ne développe pas l'histoire du projet Concorde mais il traite des 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.

David Berthout, un archiviste responsable de la Mission des archives de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) publie, en 2017, l'article « Le programme de transport supersonique Concorde : de l'innovation à la patrimonialisation »¹⁰ en s'appuyant sur les archives de la DGAC. Il y développe l'histoire du programme en abordant, dans une première partie, les aspects industriels et politiques liés à son développement et sa conception. Il relate aussi la rivalité entre les États-Unis, l'URSS, la France et la Grande-Bretagne dans la course aux vols supersoniques. Puis, il évoque l'exploitation de l'appareil et analyse les problèmes rencontrés par Concorde aux États-Unis ainsi que leurs conséquences politiques. Pour finir, David Berthout retrace la fin de carrière de l'Oiseau blanc en revenant sur l'accident de Gonesse le 25 juillet 2000 jusqu'à son entrée dans les musées. Cet article est une synthèse efficace revenant en détail sur les événements - notamment politiques - marquants du programme et complète l'article précédent de Jean Touscoz en proposant une rétrospective sur l'histoire patrimoniale de Concorde.

Du côté des histoires politiques d'Airbus, plusieurs auteurs tels que Pierre Müller et David Burigana peuvent être cités. Le premier est un politologue spécialiste de l'étude des politiques publiques sectorielles et territoriales. En 1989, il rédige l'article « La transformation des modes d'action de l'État à travers l'histoire du programme Airbus »¹¹, une synthèse de son ouvrage paru la même année, *Airbus, l'ambition européenne. Logique d'État et logique de marché*¹².

¹⁰ Berthout David, « Le programme de transport supersonique concorde : de l'innovation à la patrimonialisation », *Histoire du (des ?) patrimoine(s)*, n°33, 2017, p.73-85.

¹¹ 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.

¹² Müller Pierre, *Airbus, l'ambition européenne. Logique d'État et logique de marché*, Paris, L'Harmattan, 1989.

L'auteur explique la logique des politiques des États européens dans le domaine de l'aéronautique civile, les volontés de ces États ainsi que la force et le fonctionnement du GIE d'Airbus Industrie. Il décrit aussi les processus de décisions et leur articulation au sein du GIE, en mettant en avant les trois référentiels liés aux acteurs du programme. De ce fait, 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 »¹³. 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.

L'historien David Burigana, spécialiste des relations internationales, complète les études de Pierre Müller 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 le transport aérien depuis les années 1950. En 2007, il fait paraître dans le *Journal of European Integration History*, l'article « L'Europe s'enverra-t-elle ? Le lancement d'Airbus et le sabordage 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, et compare les points communs entre les différentes coopérations

¹³ Müller Pierre, « La transformation des modes d'action de l'État ... », *op.cit.*, p.261-262.

européennes, dont Airbus, qui ont existé (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 »¹⁴ et la crise pétrolière, ont permis le succès du constructeur aéronautique. Par la suite, il rappelle le statut des États participants au projet et s'attarde surtout sur les absents du programme, la Grande-Bretagne et l'Italie, et la concurrence américaine¹⁵. 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 politiques à toutes les échelles, qu'elles soient nationales ou internationales. L'article de David Burigana 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 participer au programme, David Burigana montre la diplomatie européenne à l'œuvre pour assurer le succès du projet.

Aux histoires politiques s'ajoutent les histoires industrielles des programmes. Bernard Latreille, a été ingénieur de l'armement et responsable du programme Mercure puis directeur des avions civils chez Dassault aviation jusqu'en 1992. En 2005, il a rédigé pour le compte du COMAERO (le comité pour l'histoire de l'aéronautique), le livre intitulé *Les avions civils. Tome I : La conduite des programmes civils*. Il s'agit d'une synthèse de l'histoire des programmes aéronautiques civils pour lesquels la France a pris part. L'ouvrage est divisé en six chapitres et parcourt entre autres le développement des programmes Caravelle, Mercure et Concorde. Dans ce dernier, l'auteur mêle histoire et anecdotes personnelles pour conter l'aventure du supersonique. Ce livre, rédigé par plusieurs auteurs¹⁶, s'appuie sur diverses sources telles que les archives conservées au Centre

¹⁴ 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. 98.

¹⁵ *Ibid.*, p.91-109.

¹⁶ Ces auteurs sont d'anciens ingénieurs de l'armement ayant participé activement à ces programmes. C'est notamment le cas de Bernard Latreille, Georges Ville ou encore Jean Soissons.

des Archives Économiques et Financières (CAEF) de Savigny-le-Temple, ou encore les archives de la DGAC et fait appel aux souvenirs personnels des auteurs. Il s'agit là d'un conséquent travail de synthèse, riche d'informations qui apporte des précisions sur les spécificités et les conditions de développement de ces programmes aéronautiques et notamment du Concorde¹⁷.

En 2004, Jean-Paul Barrière et Marc De Ferrière publient le livre *Aéronautique, Marché, Entreprises : Mélanges en mémoire d'Emmanuel Chadeau*¹⁸, qui rend hommage à l'historien, spécialiste d'histoire économique contemporaine décédé en 2000, en regroupant ses publications et celles 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 traite les débuts du programme Concorde, mentionne les négociations entre les industriels et les gouvernements français et britannique ainsi que les diverses tensions diplomatiques. De plus, il 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 supersonique telles que la nécessité d'une meilleure gestion du programme, le besoin impératif d'un « marché » et d'une demande pour que le projet soit rentable¹⁹. Dans cet article, Emmanuel Chadeau propose une rétrospective du parcours du Concorde en apportant des explications sur chaque aspect du programme et en consacrant une part importante à l'aspect industriel de celui-ci.

Par ailleurs, l'historien a publié d'autres études consacrées à l'histoire de l'aviation dont *De Blériot à Dassault, histoire de l'industrie aéronautique en*

¹⁷ Latreille Bernard (dir.), *Les avions civils. Tome I : La conduite des programmes civils*, Paris, Centre des hautes études de l'armement, Division Histoire de l'armement, 2005.

¹⁸ Barrière Jean-Paul et 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.

¹⁹ Chadeau Emmanuel, « *Concorde* » in Barrière Jean-Paul (dir.), De Ferrière Marc (dir.), *Aéronautique, Marchés, Entreprises...*, p.111-141, *op.cit.*

France : 1900 – 1950 (1987), *Le Rêve et la 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 colloque²⁰ 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.

De la même manière que pour le programme Concorde, des ingénieurs et pionniers du programme Airbus étudient son histoire industrielle. 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, le livre *Les avions civils. Tome II : Les programmes Airbus*, dans lequel il raconte l’histoire du constructeur aéronautique. La spécificité de cet écrit se trouve dans la manière de proposer cette histoire. 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, allant de « La gestation : de 1965 à 1968 » à « la majorité d’Airbus : de 1985 à 1998 »²¹. Bien que ce travail 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 un témoin notable de l’histoire d’Airbus et ses différentes publications sur le sujet sont indispensables pour toute étude sur le constructeur aéronautique.

Enfin d’autres histoires des programmes aéronautiques apparaissent et regroupent les souvenirs personnels des acteurs des programmes, les publications

²⁰ Chadeau Emmanuel, et al. (dir.), *Airbus, un succès industriel européen : industrie française et coopération européenne, 1965-1972*, Paris, Éditions Rive droite, 1995.

²¹ Ville Georges, *Les avions civils. Tome II : Les programmes Airbus*, Paris, Centre des hautes études de l’armement, Division Histoire de l’armement, 2005.

des journalistes et passionnés d'aéronautique mais aussi les recherches d'historiens qui publient de beaux-livres richement illustrés et documentés.

C'est le cas d'Adrien Motel, un érudit s'intéressant aux « grandes réalisations françaises »²². Dans cette perspective, il rédige en 2022 un ouvrage consacré au paquebot français *Normandie* intitulé *Normandie, un rêve français*²³. En 2024, il publie le beau-livre *Concorde – L'icône d'un idéal* au sein duquel il parcourt l'histoire du programme en s'appuyant sur des documents d'archives et iconographiques inédits. Il évoque les premiers projets d'appareil supersonique ayant menés au Concorde, les débuts de l'entente franco-britannique, ou encore le lancement officiel du programme et les difficultés qu'il a rencontrées. Il aborde ensuite l'âge d'or du supersonique autour des années 1980 et 1990 puis consacre un chapitre à la chute de l'Oiseau blanc au début des années 2000²⁴. L'originalité du travail d'Adrien Motel réside dans la structure de son récit. En effet, ce dernier s'appuie sur des documents d'archives et anecdotes pour conter l'aventure Concorde et propose un récit construit sous forme de journal de bord accompagné de nombreux documents iconographiques. Le chercheur mêle plusieurs histoires dans ce journal, en particulier celles du programme, de la compagnie aérienne Air France et de la vie politique et sociale française et internationale. De cette façon, Adrien Motel replace le supersonique dans son époque, permettant alors aux lecteurs de mieux comprendre les raisons de l'engouement autour de l'appareil.

Pour approfondir le sujet autour de l'histoire du Concorde et de ses documents d'archives, il est possible de consulter les travaux du journaliste aéronautique Pierre Sparaco. En 2002, il publie la première édition du livre *Concorde, la véritable histoire*²⁵ (mis à jour en 2003, à la suite des conclusions de l'enquête sur l'accident du 20 juillet 2000) au sein duquel il revient sur l'histoire complète de Concorde, des prémisses du projet au dernier vol de l'Oiseau blanc. La qualité de cet ouvrage réside dans l'examen et la précision des faits exposés par le

²² Selon les Éditons place des Victoires, page Internet consultée le 28 janvier 2025 et accessible à l'adresse : <https://victoires.com/auteur/477-motel-adrien>

²³ Motel Adrien, *Normandie, un rêve français*, Paris, Éditions place des Victoires, 2022.

²⁴ Motel Adrien, *Concorde, l'icône d'un idéal*, Paris, Éditions place des Victoires, 2024.

²⁵ Sparaco Pierre, *Concorde, la véritable histoire*, Nouvelle éd. Paris, Larivière, 2003.

journaliste, précision obtenue grâce à la consultation des archives, témoignages et entretiens auprès des acteurs du programme tels que les concepteurs, pilotes, mécaniciens et hommes politiques. Par ailleurs, le journaliste replace l'aéronef dans son contexte historique contribuant à une meilleure appréhension, par le public, des décisions prises concernant le programme.

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 parcourt les débuts du programme, les projets qui le précèdent, les diverses tensions apparues etc. Le journaliste détaille et analyse chaque évènement, question, problème rencontré par les acteurs du programme Airbus²⁶. 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 Aéroscoop à Blagnac où ils sont consultables aujourd'hui. Par la quantité de sources consultées et mobilisées, cette publication d'environ 800 pages peut sembler 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 rigueur scientifique. À l'image de son travail sur Concorde, les recherches de Pierre Sparaco sur Airbus intègrent les études de référence sur le sujet, comme ceux d'Emmanuel Chadeau, de George Ville ou de Pierre Müller.

Outre les historiens, les hommes politiques et les ingénieurs, d'autres acteurs ont proposé un récit du programme Airbus. C'est le cas de Bernard Ziegler. Ce dernier est le fils d'Henri Ziegler (ingénieur aéronautique et PDG de Sud Aviation) et chef pilote d'essais pour Airbus. En 2008, il publie le livre *Les cow-boys d'Airbus – Carnet de bord d'un pilote (1972-1997)*. Son œuvre n'est pas un ouvrage à vocation scientifique, il s'agit plutôt de ses mémoires en tant que pilote d'essai pour Airbus de 1972 à 1997. L'auteur revient seulement 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.²⁷ L'auteur

²⁶ Sparaco Pierre, *Airbus. La véritable histoire*, Nouvelle éd., Toulouse, Privat, 2022.

²⁷ Ziegler Bernard, *Les cow-boys d'Airbus – Carnet de bord d'un pilote (1972-1997)*, Toulouse, Privat, 2008.

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.

Les programmes aéronautiques participent au rayonnement des États qui les ont développés. Ils leur permettent d'exercer leur influence dans le secteur aéronautique : l'on parle alors de diplomatie aérienne. Celle-ci peut se sous-diviser en deux catégories : la diplomatie aérienne militaire et la diplomatie aérienne civile. Ces thématiques font aujourd'hui les objets de nombreuses études. La diplomatie aérienne militaire a principalement été étudiée par des personnels militaires. C'est le cas de Jérôme de Espinois et Vincent Maniet.

Jérôme de Espinois est lieutenant colonel et référent Histoire de l'Armée de l'Air et l'Espace (AAE). Il s'intéresse principalement au concept de puissance aérienne, l'emploi de l'arme aérienne dans les conflits et plus généralement sur l'histoire de la stratégie aérienne. En 2012, il publie l'article « Qu'est-ce que la diplomatie aérienne ? » au cours duquel il historicise le concept de diplomatie aérienne. Il revient sur les raisons qu'ont les États de faire usage de cette diplomatie et de leurs armes aériennes. Il étudie, en outre, la contribution des opérations aériennes extérieures à la politique étrangère en s'attardant en particulier sur les opérations aériennes extérieures diplomatiques qu'il qualifie comme participant à « [...] l'emploi coercitif des moyens aériens à chaque fois que la décision n'est pas recherchée dans l'affrontement des forces militaires mais dans la négociation d'une issue politique »²⁸. Dans une dernière partie, il s'intéresse à l'évolution de l'usage de l'arme aérienne en tant qu'outil politique par la diplomatie française dans les opérations extérieures²⁹. Cet article de Jérôme de Espinois est une bonne entrée en matière pour appréhender les enjeux de la diplomatie aérienne.

²⁸ Espinois Jérôme de, « Qu'est ce que la diplomatie aérienne ? », dans *Air and Space Power Journal (ASPJ) - Afrique et Francophonie*, Air University, Maxwell AFB (Alabama), vol. 3, n°4, 2012, p.70.

²⁹ *Ibid.*, p.67-77.

Vincent Maniet est un colonel-aviateur et l'actuel commandant de la base aérienne de Florennes en Belgique. En 2013, il rédige l'article « Diplomatie aérienne : la puissance aérienne au profit de la diplomatie ». Pour Vincent Maniet, la diplomatie aérienne peut être caractérisée « comme étant toute utilisation de la puissance aérienne qui concourt à la réalisation de la politique étrangère d'un pays dans le domaine de la stratégie d'influence et qui ne s'inscrit pas dans le cadre de la guerre ou d'un conflit »³⁰. Il explique ensuite les différents cas et cadres d'application de cette diplomatie et l'importance que représente pour un État la possession de moyens aériens en particulier lorsque celui-ci doit se défendre, agir ou exercer son influence³¹. Les recherches de Vincent Maniet sur la diplomatie aérienne et son cadre d'application sont importantes pour comprendre ce qu'est concrètement la diplomatie aérienne. Toutefois, cet article aborde seulement l'aspect militaire en considérant les moyens aériens comme des « armes aériennes » et excluant, de fait, le domaine civil qui s'avère pourtant être aussi un acteur de la diplomatie aérienne.

À la différence du domaine militaire, la diplomatie aérienne civile apparaît être une thématique abordée principalement par les chercheurs universitaires sans fonction militaire. Michał Kobierecki est professeur au département de théorie et de pensée politique à l'Université de Łódź (Pologne). Il s'intéresse à la notion de diplomatie sportive, l'image de marque d'une nation et plus récemment il s'est penché sur l'étude de la diplomatie aérienne civile. En 2021, il publie l'article « Aviation diplomacy : a conceptual framework for analyzing the relationship between aviation and international relations » au sein duquel il conceptualise la diplomatie aérienne civile. Il y propose un état de l'art très précis sur les travaux portant sur le sujet et les différentes définitions existantes. À l'issue de celui-ci, il soumet sa propre définition de la diplomatie aérienne civile qu'il qualifie comme « toutes sortes de processus et structures diplomatiques poursuivis dans le domaine

³⁰ Maniet Vincent, « Diplomatie aérienne : la puissance aérienne au profit de la diplomatie », *Revue Militaire Belge*, n°7, 2013, p.112.

³¹ *Ibid.*, p.109-117.

de l'aviation civile »³². Par la suite, il évoque les différents acteurs, structures et organisations liées à l'aviation civile tels que les compagnies aériennes, les aéroports, ou encore l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Enfin, le chercheur montre les interconnexions existantes entre l'aviation et la diplomatie - plus largement les relations internationales - et démontre comment l'aviation est devenue un outil de politique étrangère³³.

En 2024, il publie *Interstate Conflicts and the International Civil Aviation Organization : Depoliticization in Multilateral Diplomacy* (ICAO ou OACI en français), dans lequel il parcourt l'histoire et le rôle de l'OACI. Il y étudie également la place de la politique au sein des organisations internationales et s'intéresse aux différends et crises liés notamment aux adhésions des États à l'organisme ou au conflit israélo-arabe. Enfin, il s'attarde sur les destructions d'avions civils et leurs contextes politiques et consacre un chapitre à la situation géopolitique avec la Russie et le conflit avec l'Ukraine ainsi que la place de ces tensions au sein de l'OACI³⁴. Michal Kobierecki propose donc une vision globale de la diplomatie aérienne civile, de ses acteurs, et des organismes qui lui sont rattachés. Pour finir, d'autres chercheurs, tel Étienne Morales, analysent les liens entre l'aviation civile et la diplomatie aérienne.

Étienne Morales est un historien spécialiste de l'histoire de l'aviation civile en Amérique Latine. En 2017, il publie l'article « Aviation civile et relations internationales : y-a-t-il une diplomatie aérienne au XXI^e siècle ? » où il met en avant la place que l'aviation civile occupe dans les relations internationales. Par ailleurs, il tente de déterminer si, au XXI^e siècle, la diplomatie aérienne civile est toujours un concept d'actualité en interrogeant le rôle joué par l'aviation civile dans la politique d'un État. Pour l'historien, la diplomatie aérienne civile peut être définie comme l'« utilisation ordinaire ou extraordinaire de liaisons aériennes

³² « Aviation diplomacy can, therefore, be defined as all sort of diplomatic processes and structures pursued within the area of civil aviation » in Kobierecki Michal M., « Aviation diplomacy : a conceptual framework for analyzing the relationship between aviation and international relations », *Branding international et diplomatie publique*, vol.17, 2021, p. 296.

³³ Kobierecki Michal M., « Aviation diplomacy... », *op.cit.*

³⁴ Kobierecki Michal M., *Interstate Conflicts and the International Civil Aviation Organization : Depoliticization in Multilateral Diplomacy*, Oxford, Taylor & Francis Group, 2024.

commerciales à des fins diplomatiques et / ou de politique étrangère »³⁵. Plusieurs points abordés par le chercheur, tels que l'importance des diplomates ou les sanctions aériennes appliquées au XXI^e siècle font écho aux situations du XX^e siècle. L'article montre l'évolution de l'usage et de la définition de la diplomatie aérienne civile dans le temps. En ce sens, cet article d'Étienne Morales est très utile dans le cadre de ces recherches.

Traditionnellement, la diplomatie aérienne est souvent pensée comme un moyen engageant des actions militaires ou économiques. Le Lieutenant-colonel Jérôme de Lespinois, la définit comme étant « l'emploi des moyens aériens en soutien d'une politique étrangère »³⁶. Cette définition de la diplomatie aérienne peut être rapprochée de celle du *hard power*, une méthode consistant en « l'utilisation de la puissance militaire ou de sanctions économiques dans le but d'imposer sa volonté aux autres »³⁷, selon la chercheuse Alexandra Bruget-Bougal, enseignante-chercheuse à l'Université Paris-Saclay. De ce fait, il semblerait que la diplomatie aérienne militaire fasse partie intégrante du *hard power* d'un État. Néanmoins, la diplomatie aérienne n'a pas seulement vocation à employer des moyens militaires ou économiques pour soutenir une politique étrangère puisqu'une forme civile de cette diplomatie existe. Pour Michal Kobierecki, celle-ci correspond à « toutes sortes de processus et de structures diplomatiques poursuivis dans le domaine de l'aviation civile »³⁸. En d'autres termes, la diplomatie aérienne civile correspond à l'ensemble des acteurs (États, diplomates, industriels, compagnies aériennes) et actions liées à l'aviation civile. De même que pour la définition de la diplomatie aérienne militaire, il semblerait que la diplomatie aérienne civile puisse être rapprochée de la définition de *soft power*. En effet, ce concept de *soft power*, développé par Joseph Nye, spécialiste des relations internationales et ancien secrétaire adjoint à la défense pour les affaires de sécurité internationale des États-

³⁵ Morales Étienne, « Aviation civile et relations internationales : y a-t-il une diplomatie aérienne au XXI^e siècle? », *La revue internationale et stratégique*, 2017, vol.3, n° 107, p.106.

³⁶ Lespinois Jérôme de, « Qu'est ce que la diplomatie aérienne ? », *op.cit.*, p.67.

³⁷ Présentation de l'enseignement « Hard power » à l'université Paris-Saclay par Alexandra Bruget-Bougal. Dans sa définition, l'enseignante-chercheuse fait référence aux travaux de Joseph Nye portant sur les concepts de *hard* et *soft power*.

³⁸ Kobierecki Michal Marcin, « Aviation diplomacy ... », *op.cit.*, p. 293- 303.

Unis est défini par ce dernier, comme étant « l'habileté [d'un État] à séduire et à attirer »³⁹. Nashidil Raïal, docteure en géographie, précise cette idée et explique que les relations interétatiques reposant sur l'influence « relèvent d'une relation asymétrique entre un influencé et un influant, lequel, par son prestige, par les liens qu'il a créés hors de ses frontières avec les élites et les populations étrangères [...], a la capacité d'influencer les autres nations, d'obtenir, par la cooptation, des résultats stratégiques en sa faveur »⁴⁰. De ce fait, la diplomatie aérienne civile semblerait intégrer, de son côté, la capacité de *soft power* d'un État⁴¹.

Cette présente étude, axée sur la période 1962-2003, cherche à comprendre les liens entre le développement des programmes aéronautiques et celui de la diplomatie aérienne civile européenne. Elle vise également à déterminer quels sont les acteurs de ces programmes et de cette diplomatie. En effet, cette dernière s'est révélée être un élément majeur dans le succès des programmes en les défendant auprès de différents interlocuteurs ou en soutenant les ventes. Réciproquement, ces mêmes programmes ont permis le développement d'une stratégie diplomatique européenne dans le domaine de l'aéronautique en imposant aux États participants une conduite commune, ces derniers étant obligés d'œuvrer ensemble pour garantir la réussite de leurs programmes. En somme, en quoi le succès des programmes aéronautiques Concorde et Airbus a-t-il contribué au développement de la diplomatie aérienne civile européenne ? Ici, l'emploi du terme « européenne » a son importance puisque, dans un contexte de Guerre froide et d'opposition entre les blocs de l'Ouest et de l'Est, ce terme permet de positionner un ensemble d'États dits « européens » - la France, la RFA, la Grande-Bretagne et l'Espagne - entre ces deux blocs.

Ce mémoire entend proposer une histoire diplomatique en s'intéressant en particulier aux rôles des diplomates et leur implication dans la mise en œuvre des projets intergouvernementaux. À cette histoire s'ajoute une histoire des personnels

³⁹ Nye Joseph, *Bound to lead : the changing nature of american power*, Basic Books, New-York, 1990, p. 37.

⁴⁰ Rouiaï Nashidil, « Soft power (puissance douce) », *Géoconfluences*, septembre 2018.

⁴¹ Michal Kobierecki avait aussi développé cet aspect dans son article « Aviation diplomacy ... », *op.cit.*, p. 298.

d'État et de l'industrie aéronautique (avionneurs et compagnies aéronautiques) abordant l'influence et l'impact de ces acteurs dans le succès des programmes Concorde et Airbus. De ce fait, cette étude prend place dans l'histoire des relations internationales et des relations interétatiques en étudiant deux exemples marquants de l'histoire de l'industrie aéronautique européenne. Enfin, ces recherches permettent d'aborder une thématique encore peu traitée par la recherche universitaire : la diplomatie aérienne civile. Si divers travaux sur la diplomatie aérienne militaire ont été réalisés, la situation diffère lorsqu'il s'agit de la diplomatie aérienne civile pour laquelle moins de recherches ont été produites. Ce mémoire entend apporter un complément à ce champ historiographique récent et vise à étudier le point de vue de l'État français sur le développement de cette diplomatie aérienne civile européenne.

Pour ce faire, plusieurs sources sont mobilisées et proviennent essentiellement de trois centres d'archives : le Centre des Archives Diplomatiques de Nantes (CADN), le Centre des Archives Diplomatiques de La Courneuve (CADLC) et les Archives Nationales (AN) situées à Pierrefitte-sur-Seine. Par ailleurs, les archives du GATT, consultables en ligne et accessibles via le site internet de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), sont ponctuellement mobilisées.

Le CADN conserve les archives rapatriées des postes diplomatiques français que sont les ambassades et les consulats. Pour cette étude, les archives provenant des ambassades de France en Grande-Bretagne, en RFA, en URSS et en Espagne ont été consultées. Il est à noté que les archives de l'ambassade de France à Washington, conservées au CADN, sont indisponibles à la consultation en raison de la présence d'amiante.

Le fonds d'archives de l'ambassade de France à Londres présente un grand intérêt puisque la Grande-Bretagne prend part au développement des deux programmes. Dans le cadre du Concorde, il a développé un fort partenariat avec la France. De plus, la Grande-Bretagne était, elle 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

documents relatifs à la réalisation du programme Concorde ainsi que ceux ayant trait à son engagement, son désistement et son retour dans le programme Airbus. Ces archives sont conservées dans plusieurs séries : « Économie et questions sociales », « Économie et finances », « Directions des affaires économiques et financières », « Europe » et « Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe » et couvrent principalement les périodes 1970-1979 et 1980-1993⁴².

La RFA est, avec la France, l'un des États fondateurs du programme Airbus. Son implication dans le programme entraîne une remarquable production d'archives diplomatiques. Le fonds d'archives de l'ambassade de France à Bonn contient, dans la série « Affaires économiques », sous-série « Économie mondiale », quatre cartons consacrés au programme datés de l'année 1965 à l'année 1989. Ils sont complétés par deux cartons de la série « Affaires économiques internationales », sous-série « Transports internationaux » et couvrant la période 1990-1999. Les archives évoquent la participation financière de la RFA au programme, l'intégration de nouveaux États dans le Groupement d'Intérêt Économique Airbus Industrie, le développement du programme A320 ou encore la gestion de la concurrence industrielle avec les États-Unis⁴³.

À l'annonce du lancement du projet Concorde, l'URSS s'engage dans le développement d'un programme supersonique similaire : le Tupolev 144 (TU-144). Avec ce projet, l'URSS ambitionne d'atteindre le vol supersonique avant ses homologues européens. Les diplomates européens en poste en URSS portent alors un regard primordial pour les États sur le développement du programme soviétique. Le fonds d'archives de l'ambassade de France à Moscou contient un carton, dans la série « SU - Union soviétique », dédié au programme TU-144 et au transport supersonique soviétique sur la période 1965-1991⁴⁴.

Pour finir, les archives de l'ambassade de France en Espagne ont également été mobilisées. Cette dernière intègre le GIE Airbus Industrie le 23 décembre 1971, soit un an après sa création. À ce titre, un important travail diplomatique a été produit avant et après l'entrée du pays dans le consortium, générant alors une

⁴² Voir tableau 1 en annexe 1.

⁴³ Voir tableau 2 en annexe 1.

⁴⁴ Voir tableau 3 en annexe 1.

conséquente quantité d'archives. De fait, le fonds de l'ambassade de France à Madrid conserve un carton intitulé « Coopération Airbus » provenant de la série 1 « Affaires politiques en Espagne et situation de la représentation française ». Ce carton rassemble, sur la période mars 1969 – novembre 1978, les documents concernant, entre autres, l'intégration de l'Espagne dans le GIE Airbus Industrie et la crise avec la compagnie aérienne espagnole Iberia⁴⁵.

Le CADLC 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. La série « Affaires économiques / aviation civile » et la série « Amérique, États-Unis » sont principalement mobilisées pour ces recherches. La première, issue du fonds d'archives de la Direction des affaires économiques et financières, 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. Cette série « Affaires économiques / aviation civile » couvre la période 1945-1978⁴⁶. La seconde série « Amérique, États-Unis » est issue d'un fonds d'archives consacré aux relations (militaires, politiques, économiques ou culturelles) entre les États-Unis et les autres États. La sous-série « Transports aériens » s'avère être très intéressante puisqu'elle aborde les relations entre la France et les États-Unis autour du programme Concorde⁴⁷.

Les Archives Nationales conservent les archives publiques des administrations centrales de l'État, des notaires et certains fonds privés. De ce fait, il est possible d'y retrouver les archives de la direction générale de l'aviation civile

⁴⁵ Voir tableau 4 en annexe 1.

⁴⁶ Voir tableau 5 en annexe 1.

⁴⁷ Voir tableau 6 en annexe 1.

et de la direction des programmes aéronautiques civils comprenant notamment diverses correspondances et études industrielles liées à Concorde et Airbus⁴⁸.

Enfin, les archives de l'Accord Général sur les Tarifs Douaniers et le Commerce (GATT) et de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) sont analysées au cours de cette étude. Le GATT, créé après la Seconde Guerre mondiale, est un ensemble de réglementations ayant pour principal objectif de régir le commerce international. À cette organisation provisoire, active de 1948 à 1995, succède l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC). L'opposition entre les constructeurs Boeing et Airbus dépasse la simple concurrence industrielle et atteint la sphère politique avec l'intervention d'acteurs étatiques tels que les chefs d'État et les gouvernements. Cette opposition s'immisce jusque dans les négociations pour le GATT rendant, par conséquent, ses archives essentielles⁴⁹.

Ce mémoire étudiera la place des nombreux acteurs du programme que sont les États à travers leurs personnels (diplomatiques, gouvernementaux et administratifs) et leurs industriels. En partenariat avec les personnels administratifs, les diplomates assurent, entre autres, la bonne communication entre les États et la commercialisation des appareils. En outre, ils représentent les intérêts des programmes intergouvernementaux à l'étranger. De leur côté, les industriels sont chargés de la conception et de la promotion de leurs appareils et appuient, occasionnellement, les diplomates lors des négociations commerciales. De même, l'implication d'intermédiaires tels que les compagnies aériennes et les aéroports sera abordée. Les premières se sont révélées être des vitrines commerciales en opérant les avions à l'international tandis que les secondes ont pu refuser à certains moments d'accueillir les appareils pour plusieurs raisons (bruit au décollage ou à l'atterrissement, poids des aéronefs etc.). La séduction de ces intermédiaires par les acteurs du programme apparaît alors comme un moyen nécessaire pour assurer la réussite du Concorde et d'Airbus. Par ailleurs, la question du soutien diplomatique fait partie intégrante du succès des programmes. En effet, que ce soit lors de moments de parfaite entente ou lors de crises, les diplomates ont été des alliés

⁴⁸ Voir tableau 7 en annexe 1.

⁴⁹ Voir tableau 8 en annexe 1.

majeurs et des médiateurs importants pour les États partenaires. En dehors de leur implication dans le développement des appareils en tant qu'intermédiaires, les diplomates ont fait face à la gestion de la concurrence industrielle et ont, en conséquence, développé des stratégies afin de garantir le succès des programmes. De ce fait, leur rôle dans cette gestion sera étudié en abordant notamment le développement des programmes concurrents et les actions et réactions des constructeurs aéronautiques dans cet affrontement industriel. Enfin, l'on s'attardera sur les conséquences de cette bataille en se concentrant sur l'ingérence politique et les tensions diplomatiques ayant eu lieu aux États-Unis.

PARTIE I – CONCORDE ET AIRBUS, DES PROJETS INNOVANTS AUX MULTIPLES ACTEURS

Les programmes aéronautiques Concorde et Airbus sont des programmes remarquables pour l'industrie aéronautique mondiale et particulièrement pour celle de l'Europe. Ces derniers se sont développés au cours des années 1960 et semblent avoir suivi le même schéma de développement en trois phases. La première, la « phase de définition » du programme, regroupe les étapes préliminaires au développement de l'avion telles que l'identification des besoins, la réalisation d'études de faisabilité et de marché ou encore les discussions autour de ses caractéristiques et ses conditions de financement. La deuxième phase est celle du « développement » dans laquelle les appareils sont conçus et testés en vol puis promus auprès des compagnies aériennes. Enfin, vient la « phase de lancement » au cours de laquelle les appareils sont produits, vendus et mis en avant par les États et les sociétés gestionnaires au moyen de tournées promotionnelles en coopération avec les compagnies aériennes.

La mise en place d'un programme aéronautique est donc complexe et mobilise de nombreux acteurs (industriels, administratifs, diplomatiques, compagnies aériennes etc.) devant travailler conjointement afin d'en garantir la rentabilité. En somme, qui sont ces acteurs et quels sont leurs rôles dans ce vaste processus de conception ? Pour le comprendre, nous étudierons l'importance des États et de leurs fonctionnaires dans le développement de Concorde et d'Airbus. Dans un second temps, nous nous intéresserons à la place et le poids des compagnies aériennes et des aéroports dans la concrétisation de ces programmes.

A. LES ÉTATS, MOTEURS DE LA DIPLOMATIE AÉRIENNE CIVILE ET DES PROGRAMMES AÉRONAUTIQUES

1. Les fonctionnaires de l'État

Dans le cadre du développement des programmes Concorde et Airbus, les États constituent des acteurs majeurs. Dans ce contexte, les fonctionnaires Les fonctionnaires ministériels, administratifs ou diplomatiques sont chargés de définir et d'organiser les ventes des appareils. Parmi eux, un groupe se distingue : les diplomates. Il est à noté que ces recherches portent sur le point de vue français, par conséquent, nous nous intéresserons, ici, à l'implication diplomatique française. Les ambassadeurs sont chargés, entre autres, de représenter les intérêts de l'État français à l'étranger. De fait, lorsque la France s'engage dans le développement des programmes aéronautiques, ses diplomates se voient fortement mobilisés. Certains d'entre eux s'avèrent davantage impliqués que d'autres en raison notamment de la participation aux programmes de l'État dans lequel ils sont en poste, ou encore de l'intérêt d'un État pour l'achat des appareils, d'un conflit juridique et diplomatique etc.

Ainsi, Jacques de Beaumarchais (1913-1979) est le fils de Maurice Paul Jean Delarue de Beaumarchais (1872-1932), ambassadeur de France à Vienne de 1924 à 1926 puis à Rome de 1927 à 1932. Côtoyant l'univers diplomatique depuis sa naissance, il poursuit le même objectif de carrière que son père et sort diplômé de l'École libre de Sciences politiques au début du XX^e siècle. Au cours de sa carrière, il est notamment le représentant permanent adjoint de la France au conseil de l'OTAN de 1957 à 1958, chargé des affaires d'Europe à l'administration centrale entre 1962 et 1964. Il est également directeur du cabinet de Maurice Couve de Murville de 1964 à 1965 et directeur des affaires politiques de 1965 à 1972⁵⁰. Entre 1972 et 1977, il est ambassadeur de France à Londres et prend part au

⁵⁰ Informations disponibles sur France Archives, page Internet consultée le 14/03/2025 et accessible à l'adresse :

<https://francearchives.gouv.fr/fr/findingaid/d34879d4cbe21f51e5a91e412101ea4796c15179>

développement et aux ventes du programme Concorde. Au cours de cette période, la Grande-Bretagne montre des signes de désintérêt et de doutes vis-à-vis du supersonique devenu trop coûteux. Face à cette situation, la France tente de convaincre son partenaire britannique de rester dans le projet. C'est dans ce contexte que l'ambassadeur de Beaumarchais s'avère être un acteur précieux. En effet, lors de cette phase de remise en question britannique, il réalise une série de télégrammes, en particulier autour de 1974, exposant le point de vue anglais sur la situation. Dans un document daté du 2 avril 1974, il informe le service des Affaires générales de la teneur des déclarations de M. Wedgwood-Benn, ministre de l'Industrie, de la Poste et des Télécommunications, à la Chambre des communes. Il indique notamment que le ministre britannique tente de trouver la meilleure solution concernant le programme :

« Comme on lui faisait remarquer qu'un abandon de Concorde serait préjudiciable à "l'avance technologique" de la Grande - Bretagne, M. Wedgwood-Benn a précisé qu'il était conscient de ce risque qui avait été évoqué par ses collègues français »⁵¹.

L'important travail diplomatique de Jacques de Beaumarchais a, sans aucun doute, contribué au maintien de la Grande-Bretagne dans le projet et à la poursuite du développement du programme supersonique. En parallèle, un autre diplomate réalise, outre Atlantique, un travail diplomatique similaire pour permettre le succès du Concorde et parvenir à le faire accepter par le gouvernement américain. Il s'agit de Jacques Kosciusko-Morizet (1913-1994), un enseignant, homme politique et diplomate français. À la différence de Jacques de Beaumarchais, ses parents ne sont pas familiers des mondes politique et diplomatique. Après avoir été enseignant et directeur du cabinet du président de la République Vincent Auriol (1946-1953), il s'oriente vers une carrière diplomatique à la fin des 1950. Il occupe, entre autres, les postes de délégué de la France au Conseil de tutelle des Nations-Unies de 1957 à 1963, et d'ambassadeur de France au Congo entre 1963 et 1968. Entre 1969 et

⁵¹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 378PO/8/139, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Jacques de Beaumarchais, au services des Affaires générales, du 02/04/1974.

1970, il est nommé représentant permanent de la France auprès du Conseil de l'OTAN à Bruxelles. Par la suite, il devient le représentant permanent de la France aux Nations-Unies de 1970 à 1972 puis il est nommé ambassadeur de France aux États-Unis entre 1972 et 1977⁵². Son action s'est principalement concentrée sur la gestion de l'« Affaire Concorde » débutée en 1974 avec le refus des autorités américaines et l'opposition des groupes d'activistes écologistes à l'atterrissement de l'Oiseau blanc à New-York. Kosciusko-Morizet s'investit alors dans cette longue bataille juridique entre les États partenaires et les États-Unis. Le 30 janvier 1976, alors que la décision du secrétaire américain aux transports, M. Coleman, concernant l'autorisation d'atterrissement du supersonique, est attendue le 6 février, l'ambassadeur de France met en garde le gouvernement américain :

« " Il ne s'agit pas là d'une question mineure, a-t-il déclaré. Elle ne concerne pas seulement les gouvernements, car à propos de Concorde, le peuple français, de l'extrême gauche jusqu'à la droite, pense de la même façon [...]. On ne pourrait choisir un pire moment pour une division entre les alliés occidentaux, alors que le supersonique soviétique Tupolev commence à prendre son envol " »⁵³.

Par cette mise en garde publique, l'ambassadeur montre son engagement dans la réussite du programme et fait de Concorde un outil et une arme politique utilisable contre les Soviétiques, pour amener les États-Unis à revoir leur position vis-à-vis du supersonique. Au-delà de cette prise de parole publique, M. Kosciusko-Morizet tient régulièrement informé le ministre des Affaires étrangères⁵⁴ de l'avancée des études américaines et œuvre auprès des représentants du gouvernement américain pour débloquer la situation. En 1974, il rencontre Henry Kissinger (1923-2023), secrétaire d'État des États-Unis, et aborde avec lui l'état

⁵² Informations disponibles sur France Archives, page Internet consultée le 14 mars 2025 et accessible à l'adresse : https://francearchives.gouv.fr/fr/authorityrecord/FRAN_NP_050236

⁵³ « CONCORDE AUX ÉTATS-UNIS ? L'ambassadeur de France met en garde le gouvernement américain », *Le Monde* [en ligne], 30/01/1976.

⁵⁴ 5 ministres des Affaires étrangères se sont succédés entre 1972 et 1977 : Maurice Schuman (1969-1972), André Bettencourt (1972-1973), Michel Jobert (1973- 1974), Jean Sauvagnargues (1974-1976) et Louis de Guiringaud (1976 – 1978).

des relations aériennes entre l'Europe et les États-Unis. Au cours de cet entretien, il rappelle à son interlocuteur « qu'il s'était toujours déclaré en faveur d'une Europe forte et unie, ce qui impliquait une industrie aéronautique française et européenne viable »⁵⁵ et que dans ce cas, « les États-Unis, que ce soit sur le plan militaire ou civil, ne pouvaient prétendre à l'exclusivité du marché »⁵⁶.

Du côté du programme Airbus, plusieurs ambassadeurs se démarquent par leur engagement. C'est le cas d'Emmanuel Jacquin de Margerie (1924-1991), un diplomate français. Son père, Roland Jacquin de Margerie (1899-1990) et son grand-père, Pierre Jacquin de Margerie, ont tout deux été ambassadeurs de France. Faire carrière en tant qu'ambassadeur semble alors être une histoire de famille chez les Jacquin de Margerie. Après avoir fait ses études à l'École Nationale d'Administration, Emmanuel Jacquin de Margerie est nommé ambassadeur de France en Espagne de 1977 à 1981, puis il devient ambassadeur de France en Grande-Bretagne de 1981 à 1984 avant de devenir ambassadeur de France aux États-Unis de 1984 à 1989⁵⁷. Il est un des diplomates ayant le plus contribué au succès du programme Airbus. Son investissement dans le programme en tant que diplomate débute en 1977 et prend fin en 1989. Il est acteur à plusieurs reprises des ventes du GIE Airbus Industrie notamment au Pakistan en 1983 et participe au développement du programme A320 pour lequel il est désigné signataire de l'accord au nom du gouvernement français, le 24 septembre 1981, par le ministre des Affaires étrangères, Claude Cheysson :

« Le ministre des Affaires étrangères a désigné comme son plénipotentiaire, à l'effet de signer l'accord entre les gouvernements de la République française, de la République Fédérale d'Allemagne, du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, relatif au

⁵⁵ CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 378PO/8/139, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko - Morizet, au service des Affaires générales, du 15/11/1974.

⁵⁶ *Ibid.*

⁵⁷ « Emmanuel de Margerie ancien ambassadeur de France à Londres et à Washington », *Le Monde* [en ligne], le 5/12/1991.

programme Airbus, M. Emmanuel Jacquin de Margerie, ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire à Londres »⁵⁸.

Les actions diplomatiques de M. Jacquin de Margerie montrent l'implication de ce dernier dans la concrétisation et la réussite du programme Airbus. Cette même implication se retrouve dans l'engagement de Jean Sauvagnargues (1915-2002), un homme politique et diplomate français. Contrairement à Jacquin de Margerie, Jean Sauvagnargues n'est pas issu d'une famille de diplomates. Diplômé de l'École Normale Supérieure et agrégé d'allemand, il devient membre du cabinet d'Antoine Pinay en 1955 puis il est nommé ambassadeur de France à Addis-Abeba de 1956 à 1960. Entre 1962 et 1970, il devient ambassadeur de France à Tunis avant d'occuper le même poste à Bonn de 1970 à 1974. Sous la présidence de Valéry Giscard d'Estaing, Jean Sauvagnargues est nommé ministre des Affaires Étrangères de 1974 à 1976. À l'issue de ce mandat ministériel, il devient ambassadeur de France à Londres de 1977 à 1981. Lors de ces différents postes en tant qu'ambassadeur⁵⁹, Jean Sauvagnargues s'investit dans le programme Airbus depuis la naissance du GIE en 1970. Il informe, par exemple, l'État accréditant de la position inquiétante de l'ambassadeur britannique au Koweït dans le cadre d'une potentielle vente d'Airbus à Koweït Airways en 1980 :

« Notre interlocuteur nous a laissé entendre à cet égard que le représentant britannique n'interviendrait pas dans l'hypothèse où l'offre concurrente porterait sur des avions Boeing équipés de moteurs Rolls-Royce. Mon collaborateur a souligné qu'il convenait avant tout de prendre en compte la

⁵⁸ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/9/57, télégramme du chef de service des Affaires générales, Jacques - Alain de Sedouy, à l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Emmanuel Jacquin de Margerie, du 24/09/1981.

⁵⁹ Informations disponibles sur France Archives, page Internet consultée le 14/03/2025 et accessible à l'adresse :

<https://francearchives.gouv.fr/fr/findingaid/0c6810b1640ec9d3c8ec0b06d6627e197b129d01>

dimension européenne dans laquelle s’inscrivait l’offre du groupement Airbus à la compagnie Kuwait Airways »⁶⁰.

Cette position britannique fait écho aux tensions passées entre le GIE et la Grande-Bretagne qui s’était retirée du programme Airbus en 1969 à la suite de désaccords concernant le choix du motoriste du futur A300B. En effet, la Grande-Bretagne souhaitait mettre en avant son motoriste Rolls-Royce mais ses partenaires français et allemands ont refusé cette proposition, entraînant alors le retrait des Britanniques. Par ce télégramme, Jean Sauvagnargues rappelle que ces tensions peuvent ressurgir et fait comprendre à son interlocuteur qu’il est important d’agir vite pour assurer ce contrat avec la compagnie aérienne koweïtienne.

En somme, les parcours de ces ambassadeurs montrent qu’ils appartiennent à un corps diplomatique expérimenté à qui l’on confie des dossiers difficiles ou sensibles. Ces diplomates sont avancés dans leurs carrières, leurs voix sont, de ce fait, écoutées et respectées. Ils sont de véritables figures d’autorités. Cet art consommé de la diplomatie qui les caractérise s’avère être un atout majeur dans la gestion des dossiers relatifs aux programmes Concorde et Airbus. Ces quelques exemples de diplomates remarquables reflètent, en réalité, l’investissement de la majorité du personnel diplomatique. Néanmoins, leur seule implication ne suffit pas pour assurer le succès des programmes. Plusieurs missions incombent aux diplomates selon l’avancée du développement de ces derniers. En reprenant les trois phases de conception d’un programme aéronautique, l’on s’aperçoit de la présence des diplomates à chaque étape. La première phase, celle de « définition du programme », permet l’identification des besoins par les compagnies aériennes, les industriels ou les États si ceux-ci ont un objectif politique à l’instar de la course au vol supersonique. En parallèle, des études de faisabilité et de marché sont réalisées par les administrations et les industriels. Les partenaires, qu’ils soient industriels ou étatiques, échangent également autour de plusieurs points tels que la définition des caractéristiques des appareils, le choix des constructeurs et des motoristes, la

⁶⁰ CADN, fonds de l’ambassade de France à Londres, 378PO/9/57, télégramme de l’ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Jean Sauvagnargues, au chef de service des Affaires générales, Jacques-Alain de Sedouy, du 23/05/1980.

répartition des tâches de production, les financements ou encore la désignation de gestionnaires des programmes. Ces derniers étant Aérospatiale et BAC pour Concorde et le GIE Airbus Industrie, fondé en 1970, pour Airbus. C'est principalement lors de ces échanges que les ambassadeurs se révèlent importants puisqu'ils sont amenés à participer aux négociations bilatérales et multilatérales dédiées au développement des programmes, mais pas seulement, et rédiger des comptes rendus de réunions. C'est le cas d'Emmanuel Jacquin de Margerie qui participe, le 13 juillet 1983, à une réunion ministérielle britannique entre le directeur général de la British Airways⁶¹, Sir John King et le gouvernement britannique, dédiée à la restructuration de la compagnie aérienne et à son contrat avec Airbus. À l'issue de cette rencontre, l'ambassadeur transmet un rapport au service des Affaires générales dans lequel il présente les éléments apportés par les intervenants. Il explique notamment que la compagnie aérienne pourrait être amenée à abandonner son plan de renouvellement de sa flotte en raison de difficultés économiques faisant ainsi perdre un important contrat à Airbus Industrie. Face à ce risque, l'ambassadeur préconise l'anticipation d'une solution si la compagnie aérienne met fin à son projet⁶².

La deuxième phase de conception est consacrée au développement des appareils. Lors de celle-ci, les industriels conçoivent les premiers prototypes et réalisent les premiers essais en vols. Dans le même temps, les États financent les programmes et les premières campagnes de promotion des appareils débutent. Au cours de cette phase, les ambassadeurs accomplissent une variété des missions. Tout d'abord, ils œuvrent pour l'ouverture de routes et lignes aériennes dédiées au Concorde. Pour pouvoir réaliser des vols supersoniques et tout de même garantir un trafic aérien sécurisé, l'Oiseau blanc a besoin de routes aériennes qui lui sont réservées. Dans cette perspective, les diplomates et gouvernements partenaires négocient ces espaces avec les autorités locales. Ces négociations peuvent être

⁶¹ Anciennement British Aircraft Corporation (BAC)

⁶² CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/9/57, télégramme de l'ambassadeur de France à Londres, Emmanuel Jacquin de Margerie, au service des Affaires générales, du 13/07/1983.

longues, en raison notamment des inquiétudes écologiques des États concernés par le survol de leur territoire arguant que le Concorde pourrait causer des dommages écologiques considérables. C'est notamment le cas de la Malaisie, qui a refusé pendant plus d'un an le survol de son territoire par Concorde. Durant plusieurs mois, les autorités britanniques et françaises ont œuvré pour obtenir l'accord de cet État. Dans son télégramme du 10 février 1978, Jean Sauvagnargues, alors ambassadeur de France à Londres, explique au service des Affaires générales, que la situation avec la Malaisie serait due à un désaccord commercial entre les autorités britanniques et malaisiennes :

« Les difficultés actuelles tenaient à la fois, à un " refroidissement " dans les relations anglo-malaisiennes ainsi qu'à des facteurs touchant plus particulièrement à l'aviation civile. Sur ce dernier point, le Royaume-Uni ne pouvait guère envisager d'accorder de nouveau droits de trafic à la compagnie nationale malaise puisque l'accord actuel était déjà déséquilibré en sa faveur [...] Du côté britannique, on se refusait, en outre à s'engager dans la voie consistant à " acheter " des droits d'atterrissement ou de survol pour Concorde par l'octroi de droits de trafic. D'autres pays ne manqueraient pas de s'engager dans la brèche qui serait ouverte si un tel précédent était établi »⁶³.

Un véritable bras de fer est donc engagé entre la Grande-Bretagne et la Malaisie, bras de fer qui semble ne pas pouvoir être solutionné. Toutefois, l'ambassadeur français rappelle qu'une issue est possible si :

« Les autorités britanniques [laissaient] espérer qu'elles [étaient] prêtes à faire preuve d'une certaine souplesse dans les négociations sur les accords aériens qui devaient avoir lieu à la fin de 1978, en contrepartie d'une levée immédiate des restrictions imposées par la Malaisie au passage de Concorde dans ce qu'elle considère comme son espace aérien »⁶⁴.

⁶³ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/476, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Jean Sauvagnargues, au service des Affaires générales, du 10/02/1978.

⁶⁴ *Ibid.*

L'analyse de la situation par Jean Sauvagnargues montre que la création d'une route aérienne s'avère être un jeu de négociations difficile, les États concernés voulant alors tirer profit de la situation à moindre coût. Ici, il s'agit pour la Malaisie, d'obtenir des droits de trafic plus importants pour sa compagnie aérienne. Cependant, ces négociations prennent fin, après un long travail diplomatique, en décembre 1978, lorsque le gouvernement malais annonce « la levée, pour une période expérimentale de six mois, de l'interdiction du survol de l'espace aérien de la Malaisie par le Concorde »⁶⁵.

Outre leurs implications dans l'ouverture de voies aériennes, les ambassadeurs produisent différentes analyses concernant la situation financière d'un constructeur concurrent ou d'une compagnie aérienne. Ces analyses ont pour but d'informer les constructeurs et États partenaires des évènements liés à l'évolution du marché aéronautique mondial. Dans cette perspective, l'ambassadeur de France aux États-Unis, Emmanuel Jacquin de Margerie, rédige, le 6 juillet 1989, un exposé détaillé sur la situation du constructeur aéronautique McDonnell Douglas, adressé à Henri Blanc, conseiller technique du ministre du Commerce extérieur, Jean-Marie Rausch :

« Alors qu'au début des années 1980, Mc Donnell Douglas s'interrogeait sur la viabilité de sa branche " avions civils ", thème relayé par les autorités américaines elles-mêmes jusqu'en 1987 dans le cadre du contentieux Airbus, les résultats de 1988 et les dernières commandes enregistrées début 1989 font de cette compagnie le second fournisseur mondial (hors URSS) d'avions civils. [...] Les dernières commandes de MD 11 par American notamment assurent le lancement de ce programme directement concurrent de l'A340 d'Airbus Industrie »⁶⁶.

⁶⁵ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/476, télégramme du conseiller de l'ambassade de France à Jakarta, André Travert, au service des Affaires générales, du 18/12/1978.

⁶⁶ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/291, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Emmanuel Jacquin de Margerie, à Henri Blanc, conseiller technique du ministre du Commerce extérieur Jean-Marie Rausch, du 06/07/1989.

Selon l'ambassadeur, McDonnell Douglas semble s'être sorti d'une crise commencée au début de la décennie 1980 et est dorénavant capable de produire un programme concurrent de l'A340 sur lequel Airbus Industrie devra se concentrer afin de garantir le succès du sien. L'ambassadeur poursuit son rapport en analysant la compétitivité et la rentabilité des deux programmes majeurs du constructeur américain : le MD 11 et le MD 80. Puis, il conclut son étude :

« Ces succès enregistrés par Mc Donnell Douglas, qui surviennent après ceux de Boeing, devraient contribuer à atténuer encore plus la pression des industriels sur l'administration américaine dans le cadre du contentieux avec Airbus. L'année 1988, excellente, tant pour Boeing que pour Mc Donnell Douglas ne devrait en effet guère donner d'arguments à ces deux compagnies pour justifier l'existence d'un préjudice lié à la pénétration d'Airbus sur le marché américain »⁶⁷.

Dans un contexte de tensions entre l'Europe et les États-Unis, mentionné ici par l'expression « contentieux avec Airbus », vis-à-vis des subventions gouvernementales du programme Airbus, ces informations transmises par l'ambassadeur s'avèrent importantes. En effet, il s'agit d'éléments que les États-Airbus – correspondant aux États membres du GIE Airbus Industrie – pourront utiliser contre leurs interlocuteurs américains. Par ailleurs, un autre type d'analyse produit par les diplomates concerne l'état des marchés aériens des États accréditaires. Ces études visent à faciliter la compréhension des besoins de l'État accréditaire par les gouvernements et sociétés gestionnaires des programmes et ainsi adapter au mieux leur communication autour de la promotion des appareils. De même, elles sont l'occasion pour les États partenaires d'évaluer la côte de popularité d'un appareil dans un État, en particulier lorsque des tensions politiques, diplomatiques ou juridiques existent. Lors de l'« Affaire Concorde », les diplomates transmettent des dossiers résumant l'évolution de la situation en s'appuyant sur les échanges qu'ils ont eu avec leurs interlocuteurs, les articles publiés dans la presse ou encore les interviews télévisées. Ainsi, le 29 juin 1977, le

⁶⁷ *Ibid.*

conseiller de l'ambassade de France aux États-Unis, Claude Épervier, informe le secrétaire d'État aux transports, M. Jean-Pierre Fourcade, des propos tenus (et leurs conséquences possibles) par M. Brock Adams, secrétaire américain aux transports, à la télévision nationale le 26 juin 1977 :

« Les déclarations faites le 26 juin à la télévision par M. Brock Adams dans le cadre de l'émission – très suivie – "Face the nation" ne brillent effectivement pas par la clarté du propos, et il y aurait lieu de s'interroger sur leurs implications si, très probablement, elles ne révélaient pas plus simplement la grande incertitude qui règne au département des transports quant à l'attitude à adopter le 24 septembre prochain, à l'expiration de la période d'essai du Concorde »⁶⁸.

Pour le conseiller, l'avenir du Concorde ne semble pas clair tant du côté européen, que du côté américain. L'intervention du secrétaire n'a, semble-t-il, rien apporté de concret et cela pourrait être volontaire selon M. Épervier :

« En fait, les termes employés par M. Brock Adams sont suffisamment confus pour laisser place à toutes les interprétations. Cette ambiguïté procède certainement d'une volonté délibérée d'éviter de s'engager alors que l'administration n'a pas – tant s'en faut – arrêté son attitude sur les suites de l'expérience Concorde. [...] Quoi qu'il en soit, cette ambassade va s'efforcer d'obtenir des précisions sur la valeur qu'il convient d'attribuer aux récentes déclarations du secrétaire aux transports, dont la FAA [Federal Aviation Administration] elle-même est dans l'incapacité d'expliciter les propos »⁶⁹.

L'analyse des propos du secrétaire par M. Épervier révèle que la position de l'administration américaine vis-à-vis du supersonique n'est toujours pas arrêtée et s'avère même être un sujet délicat sur lequel M. Adams ne peut se prononcer. Bien que le contenu de ce télégramme n'apporte pas de réponse claire sur l'avenir du

⁶⁸ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme du conseiller de l'ambassade de France aux États-Unis, Claude Épervier, au secrétaire d'État aux transports, Jean-Pierre Fourcade, du 29/06/1977.

⁶⁹ *Ibid.*

Concorde aux États-Unis, il offre tout de même la possibilité aux États partenaires de s'informer sur les volontés américaines concernant le supersonique. Dans le cas d'Airbus Industrie, les analyses sur l'état du marché sont d'autant plus importantes car elles permettent au constructeur d'évaluer les chances de succès d'un nouveau programme dans un État donné et de se positionner en concurrent potentiel sur un marché national dominé par les Américains. C'est le cas du Japon pour lequel Airbus Industrie peine à s'intégrer en raison notamment de l'étroite proximité entre le gouvernement japonais et les autorités américaines. Dans son télégramme daté du 1^{er} février 1993, Jean-Bernard Ouvrieu, ambassadeur de France au Japon, propose une analyse sur la situation du consortium Airbus Industrie au Japon. Il met en garde le gouvernement de la position délicate dans laquelle se trouve le consortium et de la nécessaire intervention politique :

« L'acquisition prochaine annoncée par JAL d'avions de la catégorie 100-200 places est un enjeu décisif pour l'avenir d'Airbus au Japon qui risque d'être écarté de ce projet en l'absence d'une intervention politique en faveur du consortium européen »⁷⁰.

Selon lui, cette situation risque de s'aggraver pour deux raisons. La première est liée aux difficultés de l'économie japonaise qui obligent les compagnies aériennes à reporter de plusieurs années leurs commandes d'appareils. La seconde est due à la préférence de Japan Airlines (JAL), compagnie nationale majeure, pour les avions américains, qui « n'a jamais acquis d'appareils européens et qui risque d'accorder encore la préférence aux constructeurs américains pour de prochaines acquisitions »⁷¹. Pour l'ambassadeur, il est « essentiel pour l'avenir d'Airbus au Japon, que JAL puisse évaluer aussi l'offre européenne »⁷². Par ailleurs, l'ambassadeur rapporte que les États-Unis exercent d'importantes pressions sur les autorités nippones et qu'une rencontre prochaine entre les deux nations est prévue :

⁷⁰ CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO/2/113, télégramme de l'ambassadeur de France au Japon, Jean-Bernard Ouvrieu, au service des Affaires générales, du 01/02/1993.

⁷¹ *Ibid.*

⁷² *Ibid.*

« L'usage répété de pressions politiques par les États-Unis et l'imminence de la rencontre du 11 février entre le premier Ministre Hosokawa et le président Clinton doit nous inciter à une intervention rapide émanant des quatre pays européens du consortium Airbus auprès du gouvernement japonais »⁷³.

Ainsi Jean-Bernard Ouvrieu, pour qui la situation est urgente, demande aux États Airbus d'agir rapidement en faveur du consortium et propose à cet égard une « démarche commune des ambassadeurs des pays du consortium »⁷⁴.

Outre ces analyses de marchés nationaux, les ambassadeurs sont chargés, au cours de cette deuxième phase de développement des programmes aéronautiques, de promouvoir les appareils auprès des États dans lesquels ils sont en poste et ce, même si les appareils ne sont qu'au stade de prototype. La correspondance diplomatique montre qu'au-delà des initiatives propres des ambassadeurs, les diplomates appliquent les consignes des services étatiques. À la suite de la signature de l'accord pour le programme A320 en 1984, une campagne de prospection est lancée. Dans cette perspective, Georges-Marie Chenu, chef du services des Affaires générales, informe le 7 avril 1983, les ambassadeurs de cette décision et leur décrit leur mission :

« Il vous reviendra, au cours des prochaines semaines, de contribuer à donner personnellement, dans le pays de votre résidence, son entière crédibilité au projet A 320, en associant, dans toute la mesure du possible, vos collègues d'Allemagne Fédérale, de Grande-Bretagne et même d'Espagne aux efforts de promotion entrepris par Airbus-Industrie, soit lors de manifestations organisées à cet effet, soit au cours d'entretiens avec vos interlocuteurs habituels, au plus haut niveau souhaitable d'influence ou de décision bien entendu. Des actions plus précises de votre part pourront se

⁷³ *Ibid.*

⁷⁴ *Ibid.*

révéler indispensables en fonction de l'évolution de la campagne d'Airbus Industrie »⁷⁵.

Ce passage illustre clairement l'une des missions d'un ambassadeur et la manière dont il peut agir. Par ailleurs, l'on perçoit à travers les consignes de M. Chenu, le caractère important de la situation. Les ambassadeurs ont pour mission d'agir au plus vite auprès de leurs interlocuteurs à chaque occasion qui se présente et ce, dans le but de promouvoir l'A320 et d'assurer les premières commandes de l'appareil. Par ailleurs, l'on remarque que cette mission donnée par un fonctionnaire français revêt une dimension internationale et doit, dans la mesure du possible, être effectuée en collaboration avec les services diplomatiques des États-Airbus. Cette idée de collaboration et de « travail d'équipe » entre diplomates, s'avère être une force pour le consortium qui peut compter sur les réseaux diplomatiques de plusieurs États pour vendre ses appareils. Il semble alors qu'un réseau Airbus apparaisse à travers des canaux diplomatiques traditionnels.

La troisième phase de conception d'un programme correspond à celle du « lancement ». Lors de cette phase, les diplomates continuent ce travail de promotion des appareils en participant, par exemple, aux tournées promotionnelles organisées par les sociétés gestionnaires à travers le monde. Jacques Rouquette, chargé d'Affaires de France à l'ambassade de France du Koweït, participe par exemple à la tournée promotionnelle du Concorde le 10 septembre 1974. À cette occasion, il rend compte au ministre des Affaires étrangères, Jean Sauvagnargues, du déroulé de cette tournée. Après avoir expliqué les objectifs de cette tournée, M. Rouquette relate le contenu de la conférence de presse de M. Thuttle, conseiller britannique de l'ambassade de Grande-Bretagne au Koweït qui déclare qu'il est persuadé que la mise en service du Concorde par Air France et British Airways obligera les autres grandes compagnies à faire de même « sous peine de perdre leurs

⁷⁵ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/9/57, télégramme du chef du service des Affaires générales, Georges-Marie Chenu, aux diplomates français, du 7/04/1983.

positions dominantes »⁷⁶. M. Rouquette poursuit son rapport et explique que, selon lui, la tournée a été appréciée : « Je crois que la démonstration de Concorde a été appréciée. Les Koweïtiens qui ont participé au vol se sont déclarés spontanément enchantés de leur expérience et très impressionnées par les performances de l'appareil »⁷⁷. Il ajoute que cette tournée, bien qu'organisée par les Britanniques, a été un bel exemple de coopération entre la France et la Grande-Bretagne :

« Je dois enfin signaler que, conformément sans doute à leurs instructions, les Britanniques ont étroitement associé cette ambassade et les représentants de l'AÉROSPATIALE (*sic.*) à toutes leurs manifestations : conférence de presse (où M. MASSA a eu l'occasion de prendre la parole), réception, vol de démonstrations, etc... (*sic.*) »⁷⁸.

En parallèle de leur participation aux tournées promotionnelles, les diplomates sont amenés à défendre les programmes lorsque ces derniers subissent des campagnes de dénigrement. Cette mission de « défense » peut venir d'une prise d'initiative de la part du diplomate, qui à l'occasion d'une entrevue avec un interlocuteur étranger, peut spontanément évoquer les programmes aéronautiques et leurs situations. Mais elle peut aussi provenir d'une demande du ministère des Affaires étrangères, de la DGAC ou encore du service des Affaires générales. Le 10 juin 1983, Georges-Marie Chenu, recommande à l'ambassadeur de France à Bonn, Jacques Morizet, d'agir en faveur du programme A320 alors en proie aux campagnes de dénigrement américaines :

« Aussi paraît-il très souhaitable de relever les propos de votre interlocuteur, comme vous le suggérez vous-même, en dénonçant ses arguments d'ordre économique (coût trop élevé du programme) ou technologique (son caractère dépassé). Ceux-ci sont, en dépit de leur apparence logique, en

⁷⁶ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/9/57, télégramme du chargé d'Affaires de France à l'ambassade de France au Koweït, Jacques Rouquette, au ministre des Affaires Étrangères, Jean Sauvagnargues, du 10/09/1974.

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ *Ibid.*

réalité contradictoires. Il conviendrait donc, si possible, d'étayer vos réponses, y compris dans les milieux de presse »⁷⁹.

Ainsi, il souhaite que l'ambassadeur intervienne auprès de différentes personnes (son interlocuteur, les journalistes, le président la compagnie aérienne Lufthansa) en mettant en avant un certain nombre d'arguments comme le fait que ces attaques viennent exclusivement d'outre-Atlantique et qu'« il s'agit d'une nouvelle phase de la manœuvre d'intoxication, entreprise depuis un an par la concurrence américaine auprès des acquéreurs potentiels de l'A320 »⁸⁰. Il ajoute que les coûts de développement de l'appareil européen sont similaires à ceux américains et que « rien n'autorise à penser ou à dire que l'A320 ne relèvera pas le défi »⁸¹. La mission de l'ambassadeur est donc simple : défendre coûte que coûte le programme européen en apportant un élément de réponse à chaque argument américain et ce, dans l'optique d'appuyer les ventes des appareils. Ce dernier point peut être réalisé, comme nous venons de le constater, individuellement par l'ambassadeur. Cependant, les archives montrent que des actions diplomatiques communes ont été réalisées par les ambassadeurs afin de concrétiser une vente ou d'affirmer, dans le cas d'Airbus, le caractère européen du programme. Lors d'une tournée promotionnelle en Asie du Sud en janvier 1983, les ambassadeurs français dont les États étaient concernés par la tournée ont reçu pour consigne, de la part de M. Chenu, d'accueillir au mieux la délégation Airbus-Industrie et de faciliter cette mission en travaillant en collaboration avec les ambassadeurs des autres États-Airbus⁸². Il demande également aux ambassadeurs de France en poste à Londres, Madrid et Bonn de prévenir leurs interlocuteurs de cette mission afin de renforcer visuellement auprès des États le caractère européen du programme :

⁷⁹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/9/57, télégramme du chef du service des Affaires générales, Georges-Marie Chenu, à l'ambassadeur de France à Bonn, Jacques Morizet, du 10/08/1983.

⁸⁰ *Ibid.*

⁸¹ *Ibid.*

⁸² CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/9/57, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Emmanuel Jacquin de Margerie, au ministre des Affaires étrangères, Claude Cheysson, du 10/01/1983.

« Vous voudrez bien prendre l'attache de vos interlocuteurs habituels, au plus haut échelon souhaitable, pour leur communiquer l'essentiel de ces instructions et leur demander de bien vouloir faire joindre les efforts de leurs représentations diplomatiques ou consulaires à ceux des nôtres dans une perspective à l'évidence européenne »⁸³.

Cette notion d'action diplomatique commune pour favoriser la réussite du constructeur Airbus se perçoit également lors de crises diplomatiques. Le 3 août 1983, un incident diplomatique a lieu en Algérie. En effet, à quelques heures du survol de l'Algérie par un Airbus A310, les autorités locales annoncent finalement l'interdiction de ce vol irritant alors les ambassadeurs des États-Airbus présents sur place. Emmanuel Jacquin de Margerie, ambassadeur de France en Grande-Bretagne, informe alors le ministre des Affaires étrangères, Claude Cheysson, de la situation et lui résume les échanges qu'il a eu avec son homologue britannique, M. Gray. Ce dernier propose de demander une explication aux autorités algériennes afin « d'éviter l'écueil de la susceptibilité bien connue des Algériens »⁸⁴. Face à cette proposition, le diplomate français et ses conseillers ont fait remarquer que cette proposition semblait insuffisante et que « toute réaction diplomatique ne pourrait paraître ignorer de tels faits »⁸⁵. Ces propos ont convaincu M. Gray qui a alors assuré que le gouvernement britannique interviendrait dans cette affaire :

« M. Gray a alors accepté que la démarche de son gouvernement fasse clairement transparaître le mécontentement suscité par cette affaire, sans cependant envenimer les relations qui avaient été marquées, depuis que l'Algérie avait modifié sa réglementation aéronautique à l'automne 82 (*sic.*) par trois incidents semblables. Or, a tenu à rappeler notre interlocuteur, plusieurs vols de British Airways à destination de pays africains survolent régulièrement l'Algérie... »⁸⁶.

⁸³ *Ibid.*

⁸⁴ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/9/57, télégramme du chef du service des Affaires générales Georges-Marie Chenu, au corps diplomatique français, du 03/08/1983.

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ *Ibid.*

Cette dernière phrase laisse penser que la situation est due à une mauvaise entente entre la France et l'Algérie, notamment en raison de leur passé commun. Pour trouver une solution, la Grande-Bretagne se propose d'intervenir en tant que médiateuse pour dialoguer avec les autorités algériennes. Au travers de ces deux exemples, l'on constate que le GIE Airbus Industrie occupe une place importante dans les missions confiées aux diplomates. Il ne s'agit pas pour eux d'aider une simple entreprise mais de soutenir un programme européen complexe impliquant plusieurs États et industries nationales. Émerge alors une diplomatie aérienne commune aux États partenaires débutée avec Concorde et amplifiée avec le développement d'Airbus Industrie. Ce dernier a su, au fil du temps, développer un important cercle d'influence en utilisant les réseaux diplomatiques de ses États fondateurs constituant ainsi sa principale force.

Cette diplomatie ne pourrait, néanmoins, être efficace sans la présence des administrations gouvernementales et de leurs fonctionnaires qui, à chaque action ou intervention diplomatique, sont présents et se trouvent être d'importants soutien. Contrairement aux ambassadeurs, il est plus difficile de nommer ces acteurs ou de retracer leurs carrières tant ils sont discrets. Toutefois, un poste ressort de l'étude des archives diplomatiques : le chef du service des Affaires générales. Dans cette perspective, le parcours de Georges-Marie Chenu semble se démarquer. Après avoir été conseiller de plusieurs ambassades françaises notamment à Buenos-Aires (1964-1967), à Berne (1969-1971) et à Washington (1975-1980)⁸⁷, il rejoint l'administration centrale et devient chef du service des Affaires générales du ministère des Affaires étrangères dès 1982⁸⁸. Sa carrière, en particulier aux États-Unis entre 1975 et 1980, fait de lui une personne à même de permettre le succès des programmes. En tant que conseiller d'ambassade outre-Atlantique ou en tant que responsable du service des Affaires générales, M. Chenu montre son implication et son engagement dans la gestion de la concurrence industrielle, des affaires

⁸⁷ « M. Chenu est nommé ambassadeur au Togo », *Le monde* [en ligne], 30/12/1985.

⁸⁸ Ministère des Affaires étrangères, *Annuaire diplomatique et consulaire de la République française. Ministère des Affaires étrangères (1588-2007)*, Imprimerie Nationale, Paris, 1986, p.70.

juridiques américaines contre les programmes Concorde et Airbus et de tout autre évènement lié aux appareils européens.

À chaque phase de conception d'un programme aéronautique, la présence des services administratifs est indispensable. Ils analysent et centralisent toutes les informations transmises par les ambassadeurs ou le ministre des Affaires étrangères. Par ailleurs, ces services appuient le travail des diplomates et des ministres en rédigeant un certain nombre d'aide-mémoires, rapports thématiques et notes internes permettant de faire le point sur une situation donnée telle que l'état des négociations pour un contrat, l'avancée dans les batailles juridiques, ou encore l'avis des États partenaires sur le fonctionnement des coopérations. Dans une note interne datée du 11 juillet 1977 et destinée à Louis de Guiringaud, ministre des Affaires étrangères, Jacques-Alain de Sedouy, alors chef du service des Affaires générales, fait état de la situation juridique du Concorde aux États-Unis et détaille les consignes qu'il a donné à l'ambassadeur Jacques Kosciusko-Morizet : « Voilà pourquoi, comme le souhaitent nos avocats, j'ai demandé à M. KOSCIUSKO-MORIZET (*sic.*), qui a accepté, de se rendre aujourd'hui 11 juillet à la Maison Blanche pour souligner le rôle qu'elle peut jouer dans notre sens »⁸⁹. Il ajoute :

« Nous serons donc fondés à demander des explications au Gouvernement fédéral, ce que nos partenaires britanniques ont omis de faire. Bien que le cas de Washington et celui de New-York soient totalement différents, toute attitude dilatoire du Gouvernement fédéral à propos de Dulles peut nous gêner vis-à-vis de New-York »⁹⁰.

Par cette note complète, M. de Sedouy propose au ministre une vision claire et efficace du statut de Concorde aux États-Unis. Outre la rédaction de documents, les services administratifs peuvent être amenés à donner des consignes aux diplomates. L'exemple précédent illustre ce propos. Toutefois, il arrive que ces services demandent aux ambassadeurs de leur transmettre une compilation de

⁸⁹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/476, note du chef du service des Affaires générales, Jacques-Alain de Sedouy, au ministre des Affaires étrangères, Louis de Guiringaud, du 11/07/1977.

⁹⁰ *Ibid.*

données dans le but de créer des dossiers complets sur une thématique particulière telle que la réalisation d'un dossier sur la situation d'Airbus dans un État, l'état du marché aéronautique et de la concurrence, etc. Le 11 mai 1983, Georges-Marie Chenu, demande à plusieurs ambassadeurs de France⁹¹ de réaliser une compilation d'articles de presse afin d'appréhender au mieux la position d'Airbus Industrie en Asie du Sud :

« Afin de pouvoir réfuter les différents arguments utilisés par Boeing contre Airbus dans le pays de votre résidence comme dans d'autres pays d'Asie, il serait très souhaitable que vous puissiez adresser au département, dans toute la mesure du possible, un dossier contenant les articles de presse consacrés, durant ces derniers mois, à cette affaire »⁹².

Dans ce cas précis, la volonté de M. Chenu est de réaliser un dossier thématique sur la concurrence industrielle en Asie. Il servira, comme les autres dossiers du même type, d'outils de travail utilisés par une grande partie des fonctionnaires allant du personnel administratif, aux ministres et aux ambassadeurs eux-mêmes. La mise en place de ces dossiers révèle alors que le réseau diplomatique prend forme grâce à un véritable travail de coopération entre les fonctionnaires des différents services de l'État. Les renseignements des uns permettant les actions des autres. Ce même réseau comporte en son cœur le personnel diplomatique qui, en contact avec plusieurs interlocuteurs, se voit attribuer différents types de missions et en rend compte au ministre des Affaires étrangères et aux services administratifs. Ces derniers se trouvent être un soutien essentiel pour les ambassadeurs ayant à la fois le rôle d'agence de renseignement et celui d'agence de coordination des actions afin de garantir le bon déroulé des missions diplomatiques.

⁹¹ Il s'agit des ambassadeurs de France en poste à Bangkok, Islamabad, Tokyo, Séoul, Bonn, Madrid, Londres et Washington.

⁹² CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/89/57, télégramme du chef du services des Affaires générales, Georges-Marie Chenu, au corps diplomatique français, du 11/05/1983.

2. Les industriels : de la production à la commercialisation des appareils

Les industriels, en partenariat avec les fonctionnaires d'État, concourent eux-aussi au succès des programmes. Et pour cause, ce sont eux qui conçoivent et produisent les avions. Néanmoins, avant d'étudier leurs actions et leurs rôles, il est nécessaire de définir certains termes tels que l'industrie aéronautique et l'industrie aérienne, qui, bien que similaires, ne désignent pas la même chose. La distinction entre ces deux termes se fait grâce à la différence de services et de produits qu'elles proposent. L'industrie aéronautique ou filière aéronautique « regroupe l'ensemble des entreprises concourant à la conception, la fabrication et la maintenance de matériels aéronautiques – avions, hélicoptères, drones, dirigeables – civils et militaires »⁹³. L'industrie aérienne est une branche de l'industrie aéronautique regroupant, quant à elle, les entreprises et activités liées au transport aérien de marchandises ou des passagers. De même, il paraît judicieux de définir ce qu'est un industriel. Il s'agit d'un « chef d'une entreprise transformant des matières premières en produits ouvrés ou semi-ouvrés »⁹⁴. Dans le cadre de ces recherches, les industriels correspondent aux entreprises développant et produisant les appareils Concorde et Airbus. Pour le premier, il s'agit de la société française Aérospatiale et de son homologue britannique BAC. Pour Airbus, ce sont les sociétés membres du GIE qui ont la charge de son développement, à savoir Sud-Aviation pour la France, Deutsch Airbus pour la RFA, BAC pour la Grande-Bretagne et CASA pour l'Espagne. Plus précisément, ces différentes sociétés s'avèrent être des avionneurs, c'est-à-dire des « entreprise[s] qui construi[sen]t des avions »⁹⁵.

Parmi les industriels les plus importants pour les programmes aéronautiques se trouvent deux Français. Le premier est Henri Ziegler (1906-1998), un ingénieur

⁹³ Selon le site gouvernemental de la Direction générale des Entreprises, page Internet consultée le 23/03/2025 et accessible à l'adresse : <https://www.entreprises.gouv.fr/secteurs-dactivite/industrie/les-comites-strategiques-de-filiere/la-filiere-aeronautique>

⁹⁴ Définition du dictionnaire en ligne *Larousse*, page Internet consultée le 23/03/2025 et accessible à l'adresse : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/industriel/42742>

⁹⁵ Définition du dictionnaire en ligne *Le Robert*, page Internet consultée le 23/03/2025 et accessible à l'adresse : <https://dictionnaire.lerobert.com/definition/avionneur>

aéronautique. Il devient PDG d'Air France entre 1946 et 1954 puis il prend la direction des Ateliers Louis-Bréguet de 1957 à 1968. Par la suite, il devient PDG de Sud-Aviation en 1968 et fonde en 1970 la Société Nationale Industrielle Aérospatiale (SNIAS)⁹⁶, entreprise regroupant les industries françaises spécialisées dans l'aéronautique et dans laquelle Sud-Aviation est intégrée. En 1970, Henri Ziegler devient le premier administrateur-gérant du GIE Airbus-Industrie. Au cours de sa carrière, il a activement participé au développement de l'industrie aéronautique française et européenne et a été le responsable français du programme Concorde dès 1968 contribuant, de fait, à son succès. Par ailleurs, Henri Ziegler est considéré comme l'un des pères fondateurs du programme Airbus, de l'A300B et du GIE Airbus Industrie⁹⁷. En juin 1974, il participe à une visite d'Airbus Industrie à Singapour. L'objectif de cette visite est de permettre à l'avionneur d'accéder au marché asiatique. Dans cette perspective, Henri Ziegler propose de créer un centre de formation dédié aux spécificités des avions Airbus, à Singapour, afin de former les pilotes, trop habitués aux appareils américains. Cette proposition est rapportée dans un télégramme du 26 juillet 1974 de l'ambassadeur de France à Singapour, Jacques Gasseau, adressé au ministre des Affaires étrangères, Jean Sauvagnargues :

« Le deuxième point concerne l'éventuelle implantation à Singapour d'un centre d'"Aéroformation". M. ZIEGLER, après avoir visité les ateliers de la Singapore International Airlines, a évoqué cette possibilité en raison de l'excellent niveau tant des techniciens que des installations »⁹⁸.

Cet extrait illustre l'engagement de M. Ziegler pour le programme Airbus. En effet, en se rendant directement auprès des compagnies aériennes, ici Singapore International Airlines, il cherche à séduire de potentiels acquéreurs. Pour cela, il vante la qualité de leurs personnels et installations et leur propose des solutions afin de faciliter la transition entre les appareils américains et ceux européens. Cet

⁹⁶ La SNIAS devient par la suite, Aérospatiale en 1984.

⁹⁷ Jakubyszyn Christophe, « Henri Ziegler », *Le Monde* [en ligne], 26/07/1998.

⁹⁸ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/476, télégramme de l'ambassadeur de France à Singapour, Jacques Gasseau, au ministre des Affaires étrangères, Jean Sauvagnargues, du 26/07/1974.

investissement de M. Ziegler, bien qu'attendu de la part d'un responsable industriel, est essentiel puisque séduire une compagnie aérienne singapourienne pourrait permettre à Airbus Industrie d'accéder au reste du marché asiatique.

Un second industriel se démarque en raison de son engagement dans le programme Airbus. Il s'agit de Bernard Lathière (1929-1997), un haut fonctionnaire et industriel. Entre 1966 et 1974, il est directeur des transports aériens et supervise le développement des programmes Concorde et Airbus. De 1975 à 1985, il est administrateur-gérant d'Airbus Industrie succédant ainsi Henri Ziegler⁹⁹. Durant cette période, M. Lathière renforce le GIE et lance plusieurs autres appareils tels que l'A310 et l'A320, faisant ainsi du constructeur européen un véritable concurrent face aux avionneurs américains. Un télégramme du 23 avril 1983 rédigé par le conseiller aux affaires étrangères, Pierre Saulière, évoque l'emploi du temps chargé de M. Lathière et la prochaine tournée promotionnelle de l'A310 :

« Vous comprendrez, toutefois, que M. Lathière ne puisse rester de longues semaines en position d'attente à Paris, ce qui le contraindrait à annuler d'importantes visites à l'extérieur. Dans ces conditions, l'administrateur-gérant d'Airbus Industrie, qui doit patronner une très importante tournée de l'A310 en Afrique durant la première quinzaine de mai, puis revenir à Paris pour assister au salon du Bourget, ne sera disponible à Paris qu'à partir du 7 juin »¹⁰⁰.

Ce passage reflète l'implication de M. Lathière dans la gestion d'Airbus-Industrie. Ce dernier assure une longue série de rendez-vous et d'interventions afin de concrétiser les ventes des appareils Airbus en particulier lors de la tournée promotionnelle en Afrique et lors du Salon du Bourget, un évènement immanquable pour tout acteur du secteur aéronautique, qu'il soit international ou national. Les missions de ces industriels sont variées et réparties tout au long du développement

⁹⁹ « Bernard Lathière » *Le Monde* [en ligne], le 01/07/1997.

¹⁰⁰ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/9/11, télégramme du conseiller aux Affaires étrangères, Pierre Saulière, à l'ambassadeur de France à Islamabad, Jean Gory, du 21/04/1983.

d'un programme. Lors de la première phase, les industriels participent aux discussions liées à la définition des programmes et réalisent les études de faisabilité. Le télégramme daté du 26 avril 1966, rédigé par M. Reichardt, conseiller allemand auprès du ministre fédéral de l'Économie, M. Erhard, et adressé à l'ambassadeur de Grande-Bretagne à Bonn, M. McFarlane¹⁰¹, mentionne par exemple les travaux et études réalisés par le groupe de recherches allemand, sous-entendu les industriels, pour la définition des caractéristiques du futur A300B :

« J'ai fait étudier par le groupe d'études "Airbus" de Munich (*sic.*) les questions mentionnées dans la lettre citée en référence. Dans l'état actuel des travaux allemands au sujet de l'"airbus" (*sic.*), voici quelles sont les réponses qui peuvent être faites aux questions posées : [...] Le groupe d'études est actuellement en train de préconiser certaines des conclusions de son rapport. Ce faisant, il acquiert de plus en plus l'impression qu'une version plus grande de l'avion comportant plus de 250 places aurait de meilleures chances sur le marché »¹⁰².

Ce télégramme met en avant la communication entre les industriels des États-Airbus qui échangent ensemble pour définir les caractéristiques des avions et trouver le meilleur compromis entre chaque vision d'un même appareil. Ici, ce sont les avionneurs allemands qui préconisent un appareil ayant plus de capacités d'emport, soit plus de 250 places. Une fois les caractéristiques de l'avion déterminées, la deuxième phase de développement commence. Au cours de cette phase, les avionneurs conçoivent les premiers appareils, réalisent les essais en vol, et testent les avions dans toutes les conditions climatiques afin d'en garantir sa fiabilité. L'objectif est d'obtenir les certifications des organismes chargés de la sécurité aérienne tels que la DGAC en France, la Civil Aviation Authority en Grande-Bretagne, l'European Aviation Safety Agency (EASA) pour l'Union

¹⁰¹ Le télégramme mentionné est une traduction, réalisée par l'ambassadeur de France à Bonn, François Seydoux, de la lettre originale.

¹⁰² CADLC, Affaires économiques et financières – aviation civile, 1978INVA/55, télégramme du conseiller auprès du ministre fédéral de l'Économie, M. Reichardt, à l'ambassadeur de Grande-Bretagne, M. McFarlane, du 26/04/1966.

Européenne (UE) ou encore la Federal Aviation Administration (FAA) pour les États-Unis. Ces agences testent de manière indépendante les capacités des appareils et s'assurent de leur fiabilité et de leur sécurité. Si dans la majorité des cas les autorisations sont vite obtenues, il arrive que les autorités décisionnaires tardent à délivrer le précieux sésame. Une note du 2 juillet 1973 provenant du ministère des transports et adressée à Clément Meunier, conseiller technique auprès du Secrétaire Général à l'Aviation Civile (SGAC), mentionne ce phénomène :

« Il est apparu que les Autorités de certification britanniques n'étaient pas, apparemment, animées du zèle suffisant pour aboutir à une certification Concorde en temps voulu pour ne pas risquer de retarder la mise en service de l'appareil »¹⁰³.

D'après cette note, les autorités de certification britanniques ne sont pas enclines à accorder la certification pour le Concorde. La situation est problématique puisque l'un des deux pays développeurs du supersonique refuse d'accorder cette certification pour son propre appareil. Il semblerait alors que ce blocage laisse sous-entendre un potentiel manque de fiabilité du supersonique risquant, de fait, d'entacher son image auprès des compagnies aériennes. Les autorités britanniques ont néanmoins fini par accorder les certifications nécessaires pour la mise en service de l'appareil. Enfin, au cours de cette deuxième phase de développement, les industriels participent aux premières tournées promotionnelles comme ont pu le faire Bernard Lathière ou Henri Ziegler. Ces tournées se poursuivent durant la dernière phase consacrée à la production et la vente des avions. Les industriels sont également amenés à aider les diplomates lors de ventes ou de situations délicates. C'est notamment le cas, lors de l'Affaire Concorde au cours de laquelle les fonctionnaires d'État et les industriels se sont mobilisés pour que le supersonique puisse atterrir à New-York. Le télégramme du 17 mai 1974, de Jean-Pierre Cabouat, responsable du service des Affaires économiques, adressé à l'ambassadeur de

¹⁰³ AN, Direction générale de l'Aviation civile – direction des programmes aéronautiques civils, 19790687/44, note du ministère des transports, au conseiller technique auprès du Secrétaire Général à l'Aviation Civile, Clément Meunier, du 02/07/1973.

France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, mentionne ainsi la venue d'une mission dirigée par M. Lathièvre aux États-Unis :

« Dans ces conditions MM. Aymar Achille-Fould et Tony Benn estiment nécessaire d'envoyer aux États-Unis une mission dirigée par M. Bernard Lathièvre lequel sera accompagné par M. Ken Binning, directeur général du projet Concorde pour le Royaume-Uni. Cette mission se rendra aux États-Unis du 21 au 24 mai prochain »¹⁰⁴.

Cette mission vise à rencontrer un certain nombre de membres du gouvernement américain qui pourraient débloquer la situation du Concorde :

« Il serait souhaitable que [...] cette mission rencontre M. John Barnum, Under secretary for Transportation ainsi que MM. Butterfield et Charles Cary (F.A.A.). Il serait également nécessaire qu'elle puisse obtenir par votre intermédiaire un rendez-vous les 22 ou 23 mai avec M. Brinnegar au cours duquel lui serait transmis le message des ministres français et britannique responsables du programme Concorde »¹⁰⁵.

De même, M. Lathièvre se voit attribuer une mission supplémentaire : « Que M. Lathièvre prenne également contact le 24 mai avec l'administration du port de New-York pour lui faire part des données techniques relatives au niveau de bruit émis par l'avion de pré-série 02. MM. Lathièvre et Binning seront accompagnées d'experts à cet effet »¹⁰⁶. Ainsi, cette mission, qui se rendra aux États-Unis en Concorde, vise à apporter le plus d'éléments et de réponses possibles au gouvernement américain afin qu'il puisse prendre une décision concernant l'Affaire Concorde en toute connaissance de cause. Pour Aymar Achille-Fould, secrétaire français d'État aux transports, et Tony Benn, secrétaire britannique à l'Industrie, l'apport des informations techniques et les explications des experts pourraient être des arguments de poids pour convaincre les autorités américaines. C'est donc

¹⁰⁴ CADLC, États-Unis, 91QO_1099, télégramme du responsable du service des Affaires économiques, Jean-Pierre Cabouat, à l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, du 17/05/1974.

¹⁰⁵ *Ibid.*

¹⁰⁶ *Ibid.*

M. Lathière qui est chargé d'apporter ces éléments. Et pour cause, il connaît très bien les appareils qu'il produit. De ce fait, l'envoyer aux États-Unis s'avère être un choix judicieux. Il montre que les autorités américaines sont respectées et que la situation est prise au sérieux puisque c'est le responsable du programme qui se déplace en personne auprès des gestionnaires de la PONYA.

La production des avions est, logiquement, du ressort de ces avionneurs qui, selon les demandes ou les retraits des commandes, adaptent leur cadence de livraison. De même, les programmes subissent les crises politiques, sociales et économiques que traversent les États partenaires. Au cours des années 1970, le gouvernement britannique remet en question sa participation au programme Concorde et émet quelques réserves vis-à-vis de la rentabilité de celui-ci. Se faisant, elle met « en jeu » les emplois de milliers d'employés britanniques et français produisant l'appareil. Un télégramme du 11 juillet 1974 rédigé par Jacques de Beaumarchais, ambassadeur de France en Grande-Bretagne, aborde cette situation :

« Pour le premier ministre britannique, la poursuite du programme Concorde pose un problème non seulement économique mais politique. L'opinion est en effet très partagée. D'un côté, les milieux ouvriers et syndicaux qui soutiennent le parti travailliste, sont fiers de la réussite technique de l'appareil et souhaitent, notamment pour des raisons d'emplois, que le programme soit poursuivi »¹⁰⁷.

Jacques de Beaumarchais informe, ici, que la Grande-Bretagne est divisée en deux camps : les pro-Concorde et les anti-Concorde. Les premiers sont principalement issus du monde ouvrier et du parti travailliste. Ce sont eux qui produisent les Concorde. L'ambassadeur met en avant la fierté de ces derniers à construire un tel appareil et le risque de perdre leurs emplois pour ces derniers si l'arrêt du programme était décidé. D'un autre côté, Jacques de Beaumarchais évoque la position des anti-Concorde, correspondant plutôt aux milieux d'affaires et qui considèrent que le programme est trop coûteux :

¹⁰⁷ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Jacques de Beaumarchais, au service des Affaires générales, 11/07/1974.

« Les milieux d'affaires, une partie importante de la presse, sont hostiles au Concorde ou dans le meilleur des cas, le considèrent comme un mal nécessaire dont il faut limiter l'ampleur »¹⁰⁸.

D'autres archives attestent de cette opposition au supersonique pour des raisons financières. Dans son télégramme du 11 mars 1982 adressé à Claude Cheysson, ministre des Affaires étrangères, Emmanuel Jacquin de Margerie, ambassadeur de France en Grande-Bretagne, réagit à la publication du rapport de la « Commission spécialisée de la Chambre des Communes sur le coût comparatif de l'arrêt ou de la poursuite du programme et de l'exploitation de Concorde »¹⁰⁹. Il explique que :

« Les parlementaires membres de la Commission mettent en particulier en doute les estimations relatives aux bénéfices d'exploitation de Concorde par British Airways sur la période considérée et, plus encore, la pertinence du raisonnement qui conduit à déduire ces bénéfices du montant du "besoin d'emprunt du secteur public" »¹¹⁰.

Si les archives consultées abordent cette opposition, elles montrent toutefois, que cette dernière provient surtout des pouvoirs politiques et non du milieu industriel. Ainsi, le sort du programme supersonique et par extension, celui des ouvriers le produisant, semble être lié aux volontés gouvernementales, à l'opinion publique ou encore à la situation économique de l'État partenaire. Cette position du Concorde en Grande-Bretagne n'est pas unique, l'on retrouve dans les archives des interrogations similaires de la part des Britanniques, des Français et des Allemands pour le programme Airbus et notamment autour du lancement du programme A320. Dans son télégramme du 21 décembre 1983, Alain Grenier, chargé d'affaires de France en Grande-Bretagne, informe Claude Cheysson,

¹⁰⁸ *Ibid.*

¹⁰⁹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/9/56, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Emmanuel Jacquin de Margerie, au ministre des Affaires étrangères, Claude Cheysson, du 11/03/1982.

¹¹⁰ *Ibid.*

ministre des Affaires étrangères, des inquiétudes émises par la Grande-Bretagne vis-à-vis du projet A320 :

« Les Britanniques paraissent admettre que l'A320 bénéficiera d'un marché potentiel intéressant. [...] Ces doutes sont d'autant plus prononcés qu'ils formulent des jugements réservés sur les performances passées du consortium et sur sa capacité à concurrencer efficacement Boeing »¹¹¹.

Plus que l'A320, c'est le programme Airbus en général que remettent en considération les Britanniques. Cependant, les industriels ne sont pas seulement soumis à une pression mettant en suspens leurs emplois. Ils subissent également une pression lorsque le programme aéronautique fonctionne et qu'une production plus importante est nécessaire afin de maintenir une compétitivité. C'est le cas notamment pour le programme Airbus. Les industriels sont contraints d'augmenter la cadence de production de certains appareils pour que le GIE Airbus Industrie puisse se positionner en véritable concurrent face aux avionneurs américains. L'ambassadeur de France aux États-Unis, François Lefebvre de Laboulaye, rapporte à ce propos, une interview de M. Ziegler parue dans la presse, le 23 octobre 1979, au cours de laquelle, il "met en garde les responsables du programmes Airbus qui pourrait devenir un demi-échec si les rythmes de production n'étaient pas augmentés rapidement "¹¹². Il ajoute :

« L'article en question se réfère à un aide-mémoire que M. Ziegler aurait adressé aux industriels [...] pour mettre l'accent sur le fait que la cadence de fabrication du gros porteur européen est actuellement de 2,5 appareils par mois, [...] et supérieure à 28 chez Boeing. Dans ces conditions, estime M. Ziegler, si le niveau des investissements d'Airbus Industrie n'est pas

¹¹¹ CADN, fonds de l'ambassade de France en Grande-Bretagne, 378PO/9/57, télégramme d'Alain Grenier, chargé d'affaires de France en Grande-Bretagne, au ministre des Affaires étrangères, Claude Cheysson, du 21/12/1983.

¹¹² CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, François Lefebvre de Laboulaye, au responsable de la Direction Générale de l'Aviation Civile, M. Guibé, du 23/10/1979.

accru et la fabrication de ses appareils modernisée, les Européens ne pourront conserver l'avantage qu'ils avaient acquis au départ »¹¹³.

Cette mise en garde de M. Ziegler impose, de fait, une pression sur les industriels qui doivent, s'ils veulent maintenir leur avance sur les avionneurs américains, augmenter sans délai leur production et se mettre au niveau de leur concurrents. Ainsi, les industriels doivent composer avec les exigences des acteurs gouvernementaux et de l'opinion publique tout en supportant d'éventuelles tensions politiques et menaces sur leurs emplois liées aux crises traversées par les États. Malgré ces contraintes, les archives montrent la fierté des industriels à prendre part dans la production du Concorde ou des programmes Airbus. Toutefois, ce ne sont pas les seuls. À travers eux, ce sont les usagers des appareils, ou les non-usagers dans le cadre du Concorde, qui sont fiers des prouesses technologiques réalisées par les États partenaires. Le *Times* expliquait à propos du Concorde et de son éventuel arrêt « qu'il n'y [a] guère de raisons de maintenir au sol un appareil qui rend des services appréciables à une minorité et qui continue [...] d'engendrer la fierté et l'émotion dans les cœurs de ceux, beaucoup plus nombreux, qui n'en seront jamais les usagers »¹¹⁴.

Les fonctionnaires d'État et les industriels apparaissent alors comme les acteurs principaux dans le développement et les ventes des programmes aéronautiques. Néanmoins, deux autres acteurs sont essentiels à l'existence et la rentabilité des programmes : les compagnies aériennes et les aéroports.

¹¹³ *Ibid.*

¹¹⁴ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/9/56, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Emmanuel Jacquin de Margerie, au cabinet du ministre des Transports, Charles Fiterman, du 19/07/1982.

B. LES COMPAGNIES AÉRIENNES ET LES AÉROPORTS : DES INTERMÉDIAIRES INDISPENSABLES POUR LA RÉUSSITE DES PROGRAMMES

1. Les compagnies aériennes : vitrines des programmes

Un programme aéronautique aussi parfait soit-il ne peut être considéré comme un succès s'il n'est pas vendu en grand nombre aux compagnies aériennes. Dans cette perspective, les États partenaires et les industriels instaurent un important jeu de séduction auprès des présidents de ces compagnies et des responsables gouvernementaux susceptibles d'être intéressés par ces appareils. Plus qu'une simple cible commerciale, les compagnies aériennes peuvent être de véritables actrices dans le développement d'un programme. Air France, par exemple, participe aux négociations pour la définition des caractéristiques du futur A300B afin que le programme soit rentable et conviennent aux besoins des compagnies aériennes, à la différence du programme Concorde qui a eu du mal à trouver un marché et pour lequel les compagnies aériennes n'avaient pas été consultées. Selon Georges Ville, ingénieur de l'armement et directeur financier d'Airbus Industrie entre 1974 et 1986, Air France a pris l'initiative de réunir les compagnies aériennes et les avionneurs européens afin de définir un appareil réellement adapté aux besoins des compagnies et ce, dès 1965 :

« 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. Cette position commune est annoncée bien que les positions individuelles restent encore

éloignées : Lufthansa réclame une plus faible capacité, BEA (British European Airways) une moyenne et Air France une plus grande »¹¹⁵.

Bien qu’ayant des visions différentes sur la forme finale de l’appareil, les compagnies aériennes s’accordent sur la nécessité d’un avion « gros porteur » afin de faire face à l’augmentation du trafic aérien et concurrencer les modèles provenant des États-Unis. Avec cette réunion, Air France lance les prémisses du programme européen et montre que les compagnies aériennes peuvent être actrices de l’industrie aéronautique. Elles ne sont pas seulement un service employant les appareils, elles sont aussi partie intégrante d’un programme et peuvent être à l’origine du développement d’un avion. Après avoir exprimé leurs besoins, les compagnies aériennes n’occupent plus de rôles majeurs dans la première phase de développement du programme Airbus. Toutefois, celles-ci sont à nouveau mobilisées lors de la signature des accords intergouvernementaux lançant un programme aéronautique et dans lequel les États signataires ont engagé leurs compagnies aériennes nationales à acheter les avions Airbus et ce, afin de soutenir cette entreprise européenne. C’est le cas de l’Espagne, qui constraint en 1971, sa compagnie aérienne Iberia à acquérir des Airbus sans l’avoir consulté au préalable :

« 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 »¹¹⁶.

Cette situation avec Iberia concerne seulement quelques compagnies aériennes à l’image d’Air France, British Airways ou encore Lufthansa, qui voient leur État respectif s’engager dans un programme les obligeants alors à contribuer à l’effort européen pour soutenir et rendre performant le consortium Airbus Industrie.

¹¹⁵ Ville Georges, Les avions civils. Tome II : Les programmes Airbus, Paris, Centre des hautes études de l’armement, Division Histoire de l’armement, 2005, p.9.

¹¹⁶ 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.

Au cours des phases deux et trois, les compagnies aériennes contribuent au succès des programmes aéronautiques. Deux catégories d'acteurs semblent se distinguer : les compagnies aériennes promouvant les avions et les compagnies aériennes ciblées par les campagnes de promotion. Les premières, à l'instar d'Air France, British Airways ou Lufthansa sont celles qui se sont vues contraintes par leur État d'acquérir des Airbus ou des Concorde. L'objectif pour elles est de montrer les capacités des avions en conditions réelles. En opérant les appareils, elles affichent leur confiance en l'avionneur européen sur la scène internationale. La seconde catégorie regroupe les compagnies aériennes ciblées par les campagnes commerciales des avionneurs. Ce sont celles qui n'ont pas ou peu de liens avec les États partenaires, qui ne sont pas impliquées dans le développement des programmes et qui sont susceptibles d'acquérir les appareils. C'est le cas de la compagnie Iran Air qui commande plusieurs Concorde en 1974. Selon l'ambassadeur de France à Téhéran, M. de Souza, la compagnie aérienne souhaiterait obtenir rapidement les avions :

« La conclusion d'un tel arrangement nécessiterait l'achat par Iran-Air d'un appareil supplémentaire (4 au lieu de 3). La compagnie iranienne souhaiterait, d'autre part, dans une telle hypothèse, obtenir une accélération du calendrier de livraison des appareils qui lui sont destinés »¹¹⁷.

Cette demande d'Air Iran est un exemple d'enthousiasme d'une compagnie aérienne étrangère autre qu'Air France et British Airways à l'égard du Concorde. L'implication d'Air Iran montre que le programme Concorde commence à plaire à l'international. Cet enthousiasme pourrait être lié à la visite du premier pilote britannique du Concorde au shah d'Iran. Adrien Motel, auteur du livre *Concorde, l'icône d'un idéal*, mentionne cette rencontre :

« Vendredi 9 juin 1972. En escale à Téhéran, Brian Trubshaw présente *Concorde – 002* au shah. Visiblement impressionné par les performances de l'appareil, à bord duquel celui-ci effectue une boucle de démonstration

¹¹⁷ CADLC, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme de l'ambassadeur de France à Téhéran, M. De Souza, au service des Affaires générales, du 22/12/1974.

supersonique Mohammad Reza Pahlavi déclare à la presse qu'il serait souhaitable que la compagnie Iran Air puisse en acquérir des appareils tant ils sont prestigieux. Il est vrai qu'un an après les célébrations somptuaires, organisées pour les 2500 ans de Persépolis, rien n'est trop beau pour l'empire d'Iran. Surtout pas *Concorde* »¹¹⁸.

En jouant sur le prestige de l'appareil, Brian Trubshaw a séduit le shah d'Iran et obtenu un potentiel nouveau contrat pour le supersonique. Il semblerait, alors, que cette visite des industriels et de l'un des pilotes d'essais du Concorde ait une impact dans la prise de décision d'Air-Iran. Au-delà de ce marché, les avionneurs responsables du Concorde et de l'Airbus souhaitent atteindre le marché américain, ce qui signifierait l'importance de ces constructeurs. Les avionneurs commencent, de fait, à approcher plusieurs compagnies aériennes américaines. Alors qu'Airbus Industrie tente de séduire Eastern Airlines, Western Airlines, ou encore la Panam, les gestionnaires du Concorde approchent, entre autres, America Airlines, United Airlines ou encore Braniff International. Cette dernière se montre particulièrement intéressée et entame des négociations avec Air France et British Airways pour parvenir à un arrangement. Dans son télégramme du 7 décembre 1978, François Lefebvre de Laboulaye, ambassadeur de France aux États-Unis, annonce que les trois compagnies ont trouvé un accord :

« Les Concordes seront loués avec promesse de vente à une compagnie américaine, créée pour les besoins de la cause et qui regroupe Air France, British Airways et Braniff. Celle-ci sous-louera les appareils à Braniff pour la liaison Dallas-Washington et à Air France et British Airways respectivement pour les liaisons sur Paris et Londres »¹¹⁹.

D'après l'ambassadeur, il a été difficile pour les compagnies de trouver un accord en raison des nombreuses législations américaines, il précise que la location des appareils est possible grâce à la création d'une structure juridique aux États-

¹¹⁸ Motel Adrien, *Concorde, l'icône d'un idéal*, Paris, Éditions place des Victoires, 2024, p.83.

¹¹⁹ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, François Lefebvre de Laboulaye, au service des Affaires générales, du 07/12/1978.

Unis par les compagnies aériennes leur permettant des respecter les contraintes américaines :

« Selon la législation fédérale, les transporteurs aériens américains ne doivent utiliser que des avions immatriculés aux États-Unis. Cette exigence [...] a pour corollaire que ces avions doivent être de propriété américaine et posséder un certificat de navigabilité américain »¹²⁰.

Il ajoute que « pour ce faire, les avocats des compagnies intéressées, en liaison étroite avec l'administration américaine et avec les avocats des gouvernements français et britannique, ont créé une structure juridique originale »¹²¹. Ainsi, la création de cette structure est synonyme d'une réelle volonté des compagnies aériennes de voir Concorde accéder au marché américain. Ces dernières auraient pu abandonner ce projet en raison de sa difficulté, des nombreuses législations américaines ou encore des frais engendrés. Cependant, ces contraintes n'ont pas freiné les ambitions européennes qui, parce qu'il s'agissait des États-Unis et de son marché intérieur, ont contraint les compagnies aériennes à réaliser des efforts significatifs pour parvenir à leurs fins. Par ailleurs, l'engouement de Braniff pour le supersonique a, d'autant plus, motivé Air France et British Airways qui voient en lui la possibilité pour Concorde d'attirer plus de voyageurs sur le sol américain et donc plus de possibilités de rentabiliser l'appareil. Malgré l'annulation de sa commande de Concorde, quelques années plus tôt, en 1972, l'intérêt de Braniff pour l'Oiseau Blanc ne faiblit pas et celle-ci entame des négociations avec Air France et British Airways. Les compagnies aériennes instaurent donc une structure, certes complexe, mais qui permet tout de même au Concorde de voler aux États-Unis : « Deux Concorde, l'un d'Air France, le second de British Airways, ont atterri [...] à l'aéroport de Dulles de Washington avant de

¹²⁰ *Ibid.*

¹²¹ *Ibid.*

repartir pour Dallas-Fort Worth, sous immatriculations et numéros de vols américains, pilotés par des équipages de la compagnie Braniff »¹²².

Les exemples d'Air Iran et de Braniff montrent que les compagnies aériennes étrangères au développement et la production de programmes aéronautiques s'avèrent être des éléments cruciaux pour la réussite de ces derniers. De même, l'implication d'Air France et British Airways, dans le cas du Concorde, se trouve être essentielle pour la promotion de l'Oiseau Blanc sur la scène internationale. Néanmoins, malgré l'intérêt porté par les différentes compagnies aériennes pour les programmes européens et l'avancée des négociations entre les services commerciaux, l'on constate, dans les archives diplomatiques, que ces compagnies optent bien souvent pour des appareils américains. Si, dans certains cas, la raison évoquée est liée aux caractéristiques et prix des avions ou encore aux difficultés de formation et de maintenance, les archives révèlent que les compagnies aériennes sont soumises à des pressions de la part des avionneurs concurrents ou de gouvernements ayant une préférence pour un appareil en particulier. Le 5 mai 1977, l'ambassadeur de France en Espagne, Jean François Deniau, fait état, dans une dépêche d'actualité, de rumeurs concernant les pressions que subirait la compagnie aérienne espagnole Iberia de la part des avionneurs américains. Ces derniers œuvrant pour qu'Iberia commande des appareils américains alors même que l'Espagne participe au développement du programme Airbus :

« Le journaliste espagnol relève aussi que, bien que l'Espagne soit partie dans la fabrication de l' "Airbus", "IBERIA" (*sic.*) a renoncé à passer commande de ce type d'appareil et il rappelle les rumeurs selon lesquelles l'attitude de la Compagnie espagnole aurait été motivée par des pressions américaines »¹²³.

¹²² CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme du conseiller de l'ambassade de France aux États-Unis, Pierre Boyer, au service des Affaires générales, du 15/01/1979.

¹²³ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme de l'ambassadeur de France à Madrid, Jean-François Deniau, au service des Affaires générales, du 05/05/1977.

La mention de ces pressions met en avant le fait que les avionneurs et les compagnies aériennes entretiennent des liens étroits, certaines d'entre elles étant les chasses gardées des constructeurs. Celles-ci étant captives en raison de l'intérêt économique ou géopolitique qu'elles peuvent représenter pour un avionneur ou un État. De plus, Boeing, a longtemps été leader du marché sans avoir une véritable concurrence ou une concurrence modérée venant d'avionneurs américains. De ce fait, l'entreprise a pu développer des liens plus étroits avec les responsables gouvernementaux ou des compagnies aériennes. L'arrivée d'Airbus Industrie a bousculé l'ordre établi. Ainsi, certaines compagnies ont décidé d'accorder leur confiance en l'avionneur européen tandis que les autres ont fait le choix de rester sous le joug américain. C'est notamment le cas pour Iberia. En 1978, Emmanuel Jacquin de Margerie, ambassadeur de France en Espagne, explique que les commandes de la compagnie aérienne sont petit à petit exclusivement adressées à Boeing :

« 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 une chasse gardée de Boeing. La compagnie espagnole se trouve en état de quasi-suréquipement ce qui ne permet pas d'envisager de nouveaux achats et peut attendre que soit programmée la sortie de la nouvelle génération de Boeing, concurrente directe de l'Airbus »¹²⁴.

Ce contrôle exercé par Boeing empêche alors Airbus Industrie d'approcher Iberia. Outre ces probables pressions américaines des rumeurs évoquant une possible corruption de la compagnie aérienne espagnole par ces avionneurs américains. Dans son télégramme du 5 mai 1977, Jean-François Deniau, mentionne ces faits :

¹²⁴ 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 service des Affaires générales, du 09/06/1978.

« "ARRIBA" du même jour publie d'ailleurs un autre article [...] dans lequel il rapporte que le président d'IBERIA a fait savoir que les dirigeants des Sociétés BOEING et DOUGLAS niaient avoir versé des commissions à sa Compagnie ou à des fonctionnaires espagnols pour les amener à acheter leurs appareils »¹²⁵.

D'après les archives, Iberia se trouverait au cœur d'une bataille commerciale opposant Boeing à Airbus Industrie. Celle-ci subirait des pressions et tentatives de corruption afin de faire pencher la balance en faveur de l'un ou l'autre des avionneurs. Il semblerait que cette pression endurée par les compagnies aériennes – et venant aussi bien des constructeurs que des gouvernements – fasse partie du jeu de la concurrence industrielle. Les unes acceptant les règles et les autres les refusant en particulier lorsque cette concurrence les empêche d'utiliser les avions qu'elles ont acheté, causant un manque à gagner significatif. Air France et British Airways sont deux de ces compagnies qui, à un instant donné, ont refusé ces règles. Lors de l'Affaire Concorde et l'interdiction d'atterrissement à New York, les deux compagnies aériennes s'impliquent dans les procès afin que l'Oiseau Blanc puisse obtenir gain de cause. Assistées de leurs services juridiques respectifs, elles déposent plusieurs plaintes entre 1974 et 1976. Dans son télégramme du 12 juin 1976, Jacques Kosciusko-Morizet, ambassadeur de France aux États-Unis, informe le service des Affaires générales, des intentions des compagnies :

« Les avocats d'Air France et de British Airways s'apprêtent à demander fin juin au juge saisi de la plainte des deux compagnies aériennes contre la décision de l'autorité du Port de New-York relative au Concorde, de prononcer un " summary judgement ", c'est-à-dire un jugement accéléré portant sur le fonds juridique de l'affaire »¹²⁶.

¹²⁵ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme de l'ambassadeur de France à Madrid, Jean-François Deniau, au service des Affaires générales, du 02/02/1972.

¹²⁶ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, au service des Affaires générales, du 12/06/1976.

Cet extrait illustre l’implication des compagnies aériennes dans le succès des programmes. Cependant, il se peut qu’elles n’agissent pas volontairement, ces dernières privilégiant leurs propres intérêts, notamment économiques, avant le succès des appareils. Si Air France et British Airways se battent pour le vol du Concorde, c’est avant tout par soucis de rentabilité. De fait, il semblerait que les avionneurs et les compagnies aériennes soient complémentaires et aient des intérêts communs : la rentabilité des programmes et le vol des appareils. Lors de l’Affaire Concorde, ces deux acteurs ont œuvré ensemble pour que le supersonique puisse atterrir à New-York, alors perçue comme la porte d’entrée des États-Unis.

Ainsi, les compagnies aériennes s’avèrent être des actrices indispensables pour la réussite des ambitions européennes dans l’aéronautique. Certaines d’entre elles sont à l’origine de ces programmes, participent à leur création et leur promotion, les défendent si nécessaire et les exploitent à travers le monde. D’autres ne sont que les cibles commerciales des avionneurs destinées à utiliser les avions le plus possible. Néanmoins, il est à noter que la catégorie à laquelle ces compagnies appartiennent ne semble pas faire une grande différence pour les avionneurs qui, quel que soit le statut de la compagnie visée, tentent de les amener à choisir leurs appareils au moyen de pressions ou par un jeu de séduction. Dans tous les cas, ces compagnies paraissent se prêter à ce jeu de séduction mis en place par les États et sociétés gestionnaires afin d’en tirer profit.

2. Les aéroports : du scepticisme à l’engouement

Binômes indissociables des compagnies aériennes, les aéroports s’avèrent être, eux aussi, des acteurs – certes discrets – indispensables dans le succès d’un programme aéronautique, ces derniers ayant la capacité de refuser ou non un appareil sur leurs pistes d’atterrissage. Au travers d’organismes gestionnaires ou de leurs gouvernements, les aéroports ont un poids majeur. Il est donc essentiel pour les avionneurs et les États partenaires de les séduire et de les convaincre pour que leurs appareils soient autorisés à atterrir.

Entre l’Airbus et le Concorde, c’est le supersonique qui nécessite un travail de séduction plus important puisqu’à l’arrivée de l’Oiseau blanc, certains aéroports

se montrent sceptiques et refusent de l'accueillir pour différentes raisons. La première est liée à la nouveauté et aux spécificités de Concorde. En raison de sa vitesse au décollage ou à l'atterrissement, le supersonique a besoin de pistes plus longues. Par ailleurs, l'avion est jugé trop bruyant, trop polluant par les gouvernements, les élus locaux, les associations d'écologistes et les riverains vivant à proximité des aéroports, ralentissant alors une prise de décision de la part des aéroports. Enfin, les temps de maintenance de Concorde sont conséquents et nécessitent des infrastructures et personnels supplémentaires désavantageant l'appareil auprès des aéroports. Dans son rapport du 11 octobre 1974, adressé au ministre des Affaires étrangères, Jean Sauvagnargues, l'ambassadeur de France à Singapour, Jacques Gasseau, aborde le scepticisme des autorités Singapourienヌ vis -à-vis de l'Oiseau blanc :

« Depuis plusieurs années, Singapour reste dans l'expectative à l'égard du Concorde, avec ce qu'il faut de scepticisme pour ne point déplaire au principal investisseur dans l'île, les États-Unis. Scepticisme quant aux caractéristiques techniques de l'appareil (capacité, nuisances), mais aussi interrogation sur sa rentabilité en exploitation »¹²⁷.

D'après l'ambassadeur, les doutes de Singapour, en particulier sur les caractéristiques de l'appareil semblent faire les affaires des États-Unis, d'autant plus que la compagnie aérienne nationale Singapore International Airlines (SIA) n'est équipée qu'avec des appareils américains complexifiant davantage l'arrivée du supersonique sur l'île.

Du côté américain, le Concorde subit également quelques revers en raison notamment de la pollution sonore et atmosphérique qu'il produit. Ainsi, il se voit refuser l'atterrissement dans certains aéroports américains. L'autorité gestionnaire des aéroports de New York et du New Jersey, la PONYA¹²⁸, refuse, par exemple,

¹²⁷ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme de l'ambassadeur de France à Singapour, Jacques Gasseau, au ministre des Affaires étrangères, Jean Sauvagnargues, du 11/10/1974.

¹²⁸ Bien qu'ayant été renommée Port Authority of New York and New Jersey (PANYNJ) en 1972. Nous conserverons, par soucis de clarté, l'appellation Port of New York Authority (PONYA) dans ce mémoire.

l’arrivée du supersonique principalement en raison de la pollution sonore. L’organisation inter-états est fondée en 1921 après que « les États de New York et du New Jersey [aient] reçu l’accord du Congrès pour créer une agence interétatique chargée de développer et de moderniser l’ensemble du district portuaire afin d’améliorer le commerce »¹²⁹. Celle-ci assure « la mobilité de la région par voie aérienne, terrestre, ferroviaire et maritime »¹³⁰ et est, entre autres, responsable des six aéroports de la région, incluant l’aéroport international John Fitzgerald Kennedy, l’aéroport de La Guardia et l’aéroport international de Newark Liberty. À partir du milieu des années 1970, la PONYA s’oppose fortement aux programmes européens Airbus et Concorde arguant que le premier ne respecte pas les normes de poids et le second celles du bruit. Dans son télégramme du 16 décembre 1977, l’ambassadeur de France aux États-Unis, François Lefebvre de Laboulaye, informe le service des Affaires générales de la nouvelle mesure de la PONYA prise à l’encontre de Concorde : « C’est au mépris de ses propres règles de procédure que l’autorité du port de New York a adopté le 14 décembre une nouvelle norme de bruit qui aurait pour effet de prohiber Concorde à l’aéroport de Kennedy à partir de 1985 »¹³¹. D’après l’ambassadeur, la PONYA semble œuvrer contre Concorde en outrepassant son propre règlement. Il ajoute que le vote de cette nouvelle norme a été fait sans la consultation de l’ensemble du comité et en secret :

« Il appartient normalement au comité des opérations de PONYA (dont 4 membres sur 5 sont favorables au Concorde) de proposer de nouvelles réglementations. Convoqués en secret par le président Sagner, huit membres du Conseil sur les douze que compte cet organisme ont résolu à l’unanimité, à la demande de M. Sagner, d’agir aux lieux et place de ce comité, puis, par

¹²⁹ Informations disponibles sur Port Authority NY NJ, page Internet consultée le 11/04/2025 et accessible à l’adresse : <https://panynj.gov/port-authority/en/about/History.html>

¹³⁰ *Ibid.*

¹³¹ CADN, fonds de l’ambassade de France à Londres, 378PO/8/476, télégramme de l’ambassadeur de France aux États-Unis, François Lefebvre de Laboulaye, au service des Affaires générales, du 16/12/1977.

4 voix et 4 abstentions, de décider l'application à partir de 1985 de la norme dite " FAR 36 " »¹³².

Ce passage montre qu'il est certain que les actions de la PONYA ne sont pas seulement liées à une volonté de protéger les riverains de la pollution sonore engendrée par Concorde mais à un souhait de la part de l'organisation d'interdire définitivement le supersonique. Pour cela, le président de la PONYA, M. Sagner, prend la décision de ne pas consulter le comité des opérations – majoritairement favorable au Concorde – et de ne réunir qu'une partie du Conseil décisionnel afin de voter une norme défavorable au supersonique. Malgré cette stratégie, seule la moitié du conseil a approuvé cette décision révélant de fait, une position de force pour Concorde au sein de la PONYA et une faiblesse de la part des autorités opposées à l'appareil. De là, l'on pourrait se demander pourquoi la PONYA agit ainsi envers le supersonique. Est-ce par solidarité avec le gouvernement américain qui n'a pas réussi à produire un appareil similaire ? Ou est-ce par pure hostilité envers les programmes européens ? Si la réponse semble être un mélange de ces deux possibilités, pour Adrien Motel, il apparaît que cette lutte de près de 10 ans entre les autorités new-yorkaises et Concorde, agacent les médias new-yorkais :

« Samedi 27 mai 1977. [...] Pour la première fois, les éditorialistes new-yorkais sont unanimes pour critiquer l'attitude des opposants, ils s'inquiètent d'une lutte qui tourne au ridicule et risque de faire passer les États-Unis pour de mauvais joueurs hostiles aux progrès de l'aviation »¹³³.

Une forme de jalousie pourrait alors émaner de la PONYA, et plus largement du gouvernement américain, qui voit en l'arrivée du Concorde sur son sol, son propre échec dans le vol supersonique commercial. Cependant, cette position de la PONYA ne reflète pas l'avis de l'ensemble des États-Unis. En effet, certains États et villes sont favorables au supersonique. Dans une lettre datée du 24 mai 1976 et adressée au président de la République française, Valéry Giscard

¹³² *Ibid.*

¹³³ Motel Adrien, *Concorde, op.cit.*, p.121.

d'Estaing, John Moore, maire de la ville de Cocoa Beach en Floride, propose l'aéroport régional de Space Coast comme aéroport d'attache pour le Concorde :

« Une résolution de la commission municipale de la ville de Cocoa Beach, Floride, invite le gouvernement de France à considérer la possibilité d'utiliser les installations aéroportuaires adjacentes à Cocoa Beach, dans le centre de la Floride, comme un terminus aux États-Unis pour le transport (sic.) supersonique Concorde »¹³⁴.

L'aéroport de Space Coast est situé entre les villes de Titusville et Cocoa Beach, en Floride. Il s'agit de l'aéroport le plus proche du Kennedy Space Center et des infrastructures de la NASA. Dès 1959, une autorité portuaire est créée pour administrer l'aéroport. En 1963, l'autorité devient le Titusville-Cocoa Airport Authority « pour régir les opérations des installations aéroportuaires et répondre aux besoins de l'aviation locale, commerciale et d'entreprise et stimuler la croissance économique dans les communautés locales »¹³⁵. Cette dernière partie est importante puisqu'elle justifie l'invitation faite au gouvernement français. En proposant l'aéroport de Space Coast comme aéroport d'accueil pour Concorde, les autorités municipales souhaitent augmenter l'attractivité de la région. En effet, Concorde est un avion remarquable qui fait débat aux États-Unis, ainsi l'accueillir permet de faire de la publicité pour la région et de susciter l'intérêt des voyageurs. L'Oiseau blanc semble représenter un intérêt économique et touristique non négligeable pour Cocoa Beach. Par ailleurs, ce fait se confirme dans la lettre de M. John Moore. Ce dernier tente de séduire le gouvernement en y expliquant les avantages de sa région et les opportunités qu'elles pourraient représenter pour Air France et British Airways :

¹³⁴ « A resolution of the city commission of the city of Cocoa Beach, Florida inviting the government of France to consider the possibility of utilizing the airport facilities adjacent to Cocoa Beach in central Florida as a terminus in the United States for the supersonic tranxport (sic.) Concorde. », CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, lettre du maire de Cocoa Beach, au président de la République française, Valéry Giscard d'Estaing, du 24/05/1976.

¹³⁵ Informations disponibles sur Fly Space Coast, page Internet consultée le 11/04/2025 et accessible à l'adresse <https://flyspacecoast.org/history-administration/>

« [...] Attendu que la commission municipale de la ville de Cocoa Beach [...], ville d'origine du site de lancement du Centre spatial Kennedy pour les missions lunaires Apollo, reconnaît les réussites technologiques de l'industrie aéronautique française et anglaise dans le développement de l'avion de transport supersonique Concorde [...] et attendu que les administrateurs de certaines villes des États-Unis ayant envisagé des sites d'atterrissement potentiels pour le Concorde se montrent peu réceptifs à l'idée d'autoriser le Concorde à opérer à partir de leurs installations »¹³⁶.

Dans sa lettre, John Moore commence par mettre sa ville en avant en rappelant qu'elle est le site de lancement des missions de la NASA avant de complimenter le gouvernement français. Par ce rappel, il présente sa ville comme un lieu technologique et industriel important ce qui l'autorise à commenter les capacités technologiques des industries françaises et britanniques en les plaçant, en quelque sorte, sur un pied d'égalité. Une fois ce positionnement établi, il continue son processus de valorisation en soulignant subtilement que les autres villes s'intéressant au Concorde sont réticentes à l'idée de le faire atterrir dans leurs aéroports bien qu'elles l'aient un temps envisagé. De fait, selon le maire, Cocoa Beach est véritablement la seule à proposer ses infrastructures aéroportuaires. Ce n'est qu'après avoir fait ces éclaircissements que M. Moore attire l'attention sur les avantages touristiques et économiques de la région :

« [...] Et attendu que la Floride centrale est l'une des régions les plus passionnantes du monde, offrant la magnifique plage de Cocoa Beach, l'historiquement important Centre spatial Kennedy, Walt Disney World et Sea World à Orlando, ainsi que de nombreuses autres attractions

¹³⁶ « [...] Whereas the city commission of the city of Cocoa Beach [...], the home city of the Kennedy Space Center launch site of the Apollo Lunar missions recognizes the technological achievements of the French and English aircrafts industry in the development of the Concorde supersonic transport airplane [...] and whereas the administrators of certain cities in the United States considered potential landing sites for the Concorde are less than receptive to allowing the Concorde to operate from their facilities. » CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, lettre du maire de Cocoa Beach, au président de la République française, Valéry Giscard d'Estaing, du 24/05/1976.

merveilleuses, et attendu qu’inviter le transport supersonique Concorde à opérer depuis notre région est en accord avec l’ère technologique engendrée par le programme spatial et nourrie par les préparatifs de la navette spatiale »¹³⁷.

Au-delà de ces avantages, John Moore évoque de nouveau le programme spatial arguant, cette fois-ci, que Cocoa Beach est la meilleure destination pour Concorde puisque le programme de navette spatiale s’y développe. La comparaison entre ces deux transports révolutionnaires opérée par le maire tend à mettre en lumière le fait que Cocoa Beach se trouve être une ville au cœur des avancées technologiques remarquables en matière de transport et qu’elle est donc la candidate idéale pour accueillir l’Oiseau Blanc. Cependant, d’après le conseiller commercial de France, Henri J. M. Lombard, cette proposition n’est peut-être pas suffisamment intéressante pour Air France : « Il entre sans doute un peu de naïveté dans les offres de service de la municipalité de Cocoa Beach et je ne suis pas assuré qu’Air France trouve intérêt à faire atterrir Concorde à Cocoa Beach »¹³⁸. Néanmoins, le conseiller précise que, bien qu’il soit peu probable qu’Air France accède à la requête de M. Moore, il est tout de même important qu’une réponse officielle soit adressée à la municipalité par respect pour les efforts fournis par celle-ci et les riverains :

« Je suis en revanche tout à fait certain que l’Assemblée municipale de Cocoa Beach serait déçue et même choquée si son geste restait sans écho. Cette déception serait partagée par les habitants de la cité qui ont participé aux discussions préparatoires à la résolution en faisant intervenir les membres du conseil et parmi eux les ingénieurs de la base spatiale de Cap

¹³⁷ « [...] and whereas central Florida is one of the world’s most exciting areas offering the beautiful beach of Cocoa Beach the historically important Kennedy Space Center, Walt Disney World and Sea World in Orlando and many others wondrous attractions and whereas inviting the supersonic transport Concorde to operate from our area is in keeping with the age of technology spawned by the space program and nurtured by preparations for the space shuttle », *Ibid.*

¹³⁸ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/291, télégramme du Conseiller commercial de France, Henri J. M. Lombard, au directeur du cabinet du Président de la République, Jean-Pierre Dutet, du 08/08/1976.

Canaveral qui apprécient le Concorde en spécialistes des prouesses techniques »¹³⁹.

Une réponse respectueuse s'impose d'autant plus car la ville s'est proposée comme intermédiaire dans la résolution des conflits autour de la pollution atmosphérique du supersonique : « La ville de Cocoa Beach propose de service d'intermédiaire aux Français et aux Anglais dans l'évaluation des problèmes liés aux considérations environnementales des opérations du Concorde dans cette région »¹⁴⁰. Même si Cocoa Beach n'est qu'une petite municipalité qui n'aura probablement pas un grand impact sur le sort de Concorde aux États-Unis et notamment sur les considérations politiques gouvernementales à l'égard de celui-ci, son investissement montre l'engouement qu'elle porte pour l'appareil et les multiples opportunités qu'il représente pour la région. À l'inverse, d'autres aéroports américains, en plus de la PONYA, se positionnent contre Concorde. C'est notamment le cas à San Francisco, où l'appareil est vivement critiqué pour la pollution sonore qu'il engendre. Pierre Mathivet, consul général de France à San Francisco, dans son rapport du 4 novembre 1977 à Louis de Guiringaud, ministre des Affaires étrangères, explique que les autorités et les riverains semblent contre l'arrivée éventuelle du supersonique :

« La publication de la liste des aéroports sur lesquels pourrait être autorisé à se poser le supersonique franco-britannique n'a pas manqué de susciter à San Francisco des réactions violentes et des déclarations où le ridicule le disputait à la démagogie »¹⁴¹.

Selon lui, il y a eu une surréaction de la part de San Francisco, d'autant plus qu'Air France et British Airways n'ont pas annoncés la venue de l'appareil :

¹³⁹ *Ibid.*

¹⁴⁰ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, lettre du maire de Cocoa Beach, au président de la République française, Valéry Giscard d'Estaing, du 24/05/1976.

¹⁴¹ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme du consul général de France, Pierre Mathivet, au ministre des Affaires étrangères, Louis de Guiringaud, du 04/11/1977.

« J'ai expliqué que tant de véhémence me paraissait pour le moins prématuée, ni Air France ni les British Airways (*sic.*) n'envisageant, à ma connaissance, une escale à San Francisco dans un avenir prévisible, et le supersonique franco-britannique devant, en tout état de cause, se soumettre aux règlements locaux en matière de niveaux de bruit »¹⁴².

Il ajoute :

« J'ai d'ailleurs fait remarquer que, si j'étais bien renseigné, de tels règlements n'existaient pas pour l'instant en ce qui concerne l'aéroport international de San Francisco. [...] C'est pourquoi la Commission locale des aéroports vient de prendre à l'unanimité et " avec empressement ", selon la presse, une résolution sur les normes de bruit qui aurait pour seul effet de bannir le Concorde à San Francisco »¹⁴³.

Pour Pierre Mathivet, des mesures, similaires à celles de la PONYA, ont été prises à l'encontre du Concorde. Basées sur fonds de normes sonores et environnementales, elles visent à interdire l'appareil sans lui laisser la possibilité de se conformer aux règlements. Il semblerait, de nouveau, que ces mesures dépassent le simple cadre de considérations écologiques et deviennent politiques. Le consul précise que le directeur de l'aéroport trouve des prétextes pour justifier ces nouvelles normes express :

« Le directeur de l'aéroport a en effet prétendu que cet appareil ne satisfait pas aux réglementations fédérales en la matière, que les lignes aériennes avaient jusqu'à 1985 (janvier) pour se conformer à ces réglementations, mais que tout appareil nouveau, tel le Concorde, devrait les observer dès maintenant pour être autorisé à atterrir »¹⁴⁴.

Par ailleurs, il semble intéressant de préciser qu'à l'origine les réglementations en matière de normes de bruit à San Francisco avaient pour conséquence « d'interdire 50% des appareils qui se posent actuellement à San

¹⁴² *Ibid.*

¹⁴³ *Ibid.*

¹⁴⁴ *Ibid.*

Francisco »¹⁴⁵. Les explications du directeur permettent alors à l'aéroport de continuer à maintenir les vols des appareils actuels – aussi bruyants que Concorde – tout en interdisant le supersonique. Ces actions renforcent alors l'idée que les normes de bruit visant Concorde revêtent une dimension politique.

Ainsi, aux États-Unis, des désaccords autour du supersonique ont lieu. Des États, des municipalités et des autorités aéroportuaires ont des avis divergents sur l'autorisation ou non d'atterrissement du Concorde. Certains, résolument contre, n'hésitent pas à prendre des mesures contradictoires à leurs règlements, à l'instar de la PONYA ou de l'aéroport de San Francisco, afin de faire interdire l'appareil à tout prix. Ces actions dépassent alors les simples considérations écologiques et font du Concorde, un objet politique, diplomatique cristallisant les tensions internationales et mettant en lumière une rivalité technologique entre l'Europe et les États-Unis. Ces derniers rejettent le Concorde en raison de la symbolique de réussite européenne qu'il représente.

Pour les ambassadeurs, l'enjeu est de convaincre les autorités aéroportuaires. Pour cela, certains d'entre eux vont rédiger des comptes rendus dans lesquels ils vont proposer plusieurs arguments pouvant faire changer les opinions. Dans son télégramme du 11 octobre 1974, Jacques Gasseau, explique que, malgré les conditions économiques, les autorités singapouraines pourraient tout de même opter pour Concorde :

« Pourtant, à défaut d'optimisme, le marché que pourrait représenter Singapour mérite tout de même un intérêt soutenu, jusqu'à preuve irréfutable du contraire. Le prestige du Concorde augmente, et la République insulaire peut souhaiter profiter de ses " retombées " »¹⁴⁶.

Le prestige évoqué par l'ambassadeur est l'argument qui semble être le plus susceptible de convaincre Singapour. En effet, ce dernier insiste à plusieurs reprises sur l'image de prestige que l'île souhaite avoir et que le Concorde pourrait lui

¹⁴⁵ *Ibid.*

¹⁴⁶ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme de l'ambassadeur de France à Singapour, Jacques Gasseau, au ministre des Affaires étrangères, Jean Sauvagnargues, du 11/10/1974.

apporter : « [...] le Concorde est apparu – bien qu'il s'agisse d'une utilisation de différence – comme ayant surtout un attrait de prestige. Cet attrait s'imposera-t-il avec assez d'évidence pour déboucher éventuellement sur des ventes ? »¹⁴⁷. Il ajoute :

« Le prestige n'est pas un argument auquel Singapour puisse rester insensible (quelles que soient par ailleurs ses déclarations spartiates destinées à la consommation locale), à condition toutefois qu'il ne soit pas en contradiction avec des faits économiques [...] l'île est naturellement tentée par tout moyen qui, comme le Concorde, lui permettrait de consolider son rôle de plaque tournante entre l'Europe et l'Australasie, voire l'Extrême-Orient »¹⁴⁸.

Le prestige est donc l'élément le plus important sur lequel les ambassadeurs et industriels devront jouer pour convaincre Singapour. De même l'ambassadeur mentionne la volonté pour l'île d'être un poids géopolitique important et suggère que le supersonique lui permettrait d'atteindre cette ambition. Le rayonnement de la ville n'est pas le seul argument. Jacques Gasseau évoque également l'attractivité économique que représenterait Concorde en attirant notamment les hommes et femmes d'affaires : « Le pari des fabricants de l'avion tient surtout à l'attrait qu'il exercera sur toute la clientèle d'affaires voyageant en première classe »¹⁴⁹. L'augmentation de cette clientèle d'affaires augmentera l'exploitation de Concorde qui attirera plus de voyageurs et de curieux, augmentant de fait, l'attractivité de la ville. C'est donc un cercle vertueux qui semble se dessiner pour Singapour avec l'exploitation de Concorde. Enfin, Jacques Gasseau aborde un dernier argument d'ordre économique qui pourrait amener l'aéroport de Singapour à accueillir le supersonique :

« On a avancé l'idée, ici et là, que d'autres moyens existaient également pour intéresser Singapour à l'achat de Concordes : éventuel investissement d'Aérospatiale ici (assemblage de matériels ou ouverture d'un centre

¹⁴⁷ *Ibid.*

¹⁴⁸ *Ibid.*

¹⁴⁹ *Ibid.*

d'aéroformation). L'idée mérite d'être examinée plus en détail avec les autorités locales, mais on peut se demander si même un investissement cumulé de l'ordre de US\$ 200 ou 300 millions consenti par la France déciderait Singapour à acheter le Concorde »¹⁵⁰.

Ce passage suggère, néanmoins, que ce possible investissement de la part de l'État français ne serait peut être pas suffisant pour convaincre Singapour. Avec cet exemple, l'on constate que les arguments pour vendre Concorde sont essentiellement basés sur le prestige de l'appareil et sa nouveauté technologique. Il offrait une solution concrète au besoin de rapidité qui caractérisait le XX^{ème} siècle et la mondialisation. Dans le cas de Singapour, les actions diplomatiques, les divers échanges notamment avec British Airways¹⁵¹ ont porté leurs fruits puisqu'une ligne supersonique entre Bahreïn et Singapour est ouverte en décembre 1977. M. Berthod, chargé d'affaires à l'ambassade de France à Singapour, résume les propos de M. Hon Sui Sen, ministre des finances singapourien, devant le Parlement le 10 novembre 1977 :

« [...] que l'entrée de Singapour dans l'ère du supersonique renforcerait la position de la ville-état comme plaque tournante de la région Asie-Pacifique. M. Hon a indiqué également que les raisons de la signature de l'accord avec la "British Airways" étaient à la fois financières (*sic.*), commerciales et techniques [...] L'exploitation conjointe de l'appareil supersonique accroîtra enfin sa compétence technique et son potentiel commercial : SIA sera l'un des premiers transporteurs à acquérir la connaissance et l'expérience d'une technologie de pointe, a conclu le ministre »¹⁵².

Ainsi, il explique que l'ouverture de cette ligne et cet accord entre British Airways et Singapore International Airlines a suscité un réel engouement auprès de

¹⁵⁰ *Ibid.*

¹⁵¹ British Airways, autrefois BAC, a poursuivi les échanges avec Singapour en avril 1975 : « La B.A.C. compte revenir avec Concorde en avril 1975 : on connaîtra alors le résultat des négociations menées en Australie, qui ne manquera pas d'intéresser Singapour au plus haut point ». *Ibid.*

¹⁵² *Ibid.*

M. Hon Sui Sen, et par extension, les autorités singapouriennes. Par ailleurs, l'on remarque que les raisons évoquées par le ministre semblent correspondre aux arguments énoncés par Jacques Gasseau dans son télégramme du 11 octobre 1974, confirmant alors que les actions diplomatiques ont fonctionné.

Du côté du programme Airbus, les archives consultées ne mentionnent pas de refus de l'appareil pour des raisons techniques ou écologiques par les autorités portuaires. Et pour cause, l'appareil ne propose pas de révolution technologique à l'instar du Concorde. Il s'agit d'un avion classique ressemblant dans sa forme aux autres avions et ne nécessitant pas d'installations particulières ou de temps de maintenance importants. Seule la PONYA s'oppose à l'A300B arguant que ce dernier dépasse les limites de poids autorisées pour atterrir à New-York. Dans son télégramme du 1^{er} novembre 1977, Pierre Boyer aborde la position de la PONYA vis-à-vis de l'A300B :

« PONYA a limité à 240.000 livres le poids au décollage de l'Airbus pour le vol de démonstration prévu le 9 novembre [...] Airbus Industrie s'efforce actuellement d'obtenir de l'autorité portuaire que le poids maximum autorise soit porté à 300.000 – 320.000 livres, c'est-à-dire à un niveau comparable à celui fixé pour les DC-10 et Lockheed 1011 (350.000 livres) »¹⁵³.

Le traitement de la PONYA envers Airbus semble un peu différent du Concorde. En effet, M. Boyer, explique que ces restrictions ne sont pas liées à une position politique et ne revêtent pas nécessairement un « caractère discriminatoire »¹⁵⁴, mais sont plutôt « imputables aux différences de caractéristiques techniques des appareils en questions et à l'état des pistes de La Guardia »¹⁵⁵. Ce blocage de la PONYA ne dure que quelques temps puisque le 30

¹⁵³ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, télégramme du conseiller de l'ambassade de France aux États-Unis, Pierre Boyer, au service des Affaires générales, du 01/11/1977.

¹⁵⁴ *Ibid.*

¹⁵⁵ *Ibid.*

mars 1978, François Lefebvre de Laboulaye, ambassadeur de France aux États-Unis, informe le service des Affaires générales que la limite de poids a été revue :

« Opérant une volte face, à laquelle diverses interventions extérieures ne sont sans doute pas étrangères, l'autorité du port de New York, contrairement aux prédictions de M. Pattarini, a finalement accepté, [...], que le poids maximum de l'Airbus à La Guardia puisse atteindre 298.000 livres (charge suffisante pour son exploitation sur Atlanta ou Miami). Ainsi semble levé l'un des principaux obstacles qui s'opposaient à l'achat par Eastern Airlines de 23 appareils »¹⁵⁶.

Avec ce télégramme, l'ambassadeur sous-entend qu'une solution a été trouvée grâce à un important travail diplomatique engendrant par la même occasion une potentielle vente de 23 appareils à une compagnie aérienne américaine. Les aéroports, à travers les autorités portuaires ou gouvernementales, sont donc de véritables acteurs politiques que les États doivent impérativement convaincre afin d'obtenir les autorisations nécessaires pour les atterrissages. Cette situation est d'autant plus valable pour la PONYA qui pose un réel problème aux avionneurs européens responsables de Concorde et d'Airbus allant jusque devant les tribunaux américains pour résoudre les conflits.

Ainsi, le succès des programmes civils Concorde et Airbus témoigne de l'émergence et de l'efficacité grandissante d'une diplomatie aérienne civile européenne. Cet essor a été porté par l'engagement d'acteurs étatiques et d'industriels passionnés, unis par leur ferme conviction dans le potentiel de ces projets d'envergure qu'ils ont défendus en tant que producteurs et promoteurs. Parallèlement, les compagnies aériennes et les aéroports, en tant qu'utilisateurs et points d'accueil des appareils, se sont révélés être des acteurs décisionnels clés, dont l'adhésion, parfois influencée par des dynamiques nationales, était indispensable. Par ailleurs, les archives diplomatiques témoignent d'une coopération notable entre diplomates et industriels européens. Cette collaboration révèle une prise de

¹⁵⁶ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, François Lefebvre de Laboulaye, au service des Affaires générales, du 30/03/1978.

conscience partagée de la nécessité d'unir leurs stratégies politiques afin d'affirmer la puissance européenne dans le secteur aéronautique civil. En définitive, cette étude met en lumière l'émergence et la complexité d'une diplomatie aérienne civile européenne, où la convergence des intérêts et la persuasion s'avèrent être des outils essentiels pour concrétiser les ambitions européennes. La nature avant-gardiste des programmes aéronautiques ayant joué un rôle déterminant dans les interactions entre ces acteurs, il devient, par conséquent, nécessaire d'étudier les circonstances de leur genèse et les aspects novateurs qui les caractérisaient dès leur origine.

PARTIE II – LE SUCCÈS DES PROGRAMMES AÉRONAUTIQUES, UNE QUESTION DE SOUTIEN DIPLOMATIQUE

Les programmes Concorde et Airbus sont des projets novateurs, tous les deux développés dans les années 1960. Concorde, issu d'une coopération franco-britannique, apporte l'innovation du vol commercial supersonique, un secteur encore peu exploré. Il est l'expression d'une volonté pour les États européens d'« exister » face aux blocs de l'Ouest et de l'Est, engagés dans une course à l'espace qui leur est encore inaccessible. Le programme Airbus est, quant à lui, plus traditionnel. Le premier avion produit par l'avionneur, l'A300B, est classique dans sa forme et ses caractéristiques mais il a introduit d'importantes innovations en termes de coopération industrielle européenne et posé les bases d'une nouvelle approche de la construction aéronautique. Il provient d'une coopération intergouvernementale regroupant, entre autres, la France, la RFA, la Grande-Bretagne, et l'Espagne. Le programme reflète la volonté pour l'Europe d'être plus indépendante vis-à-vis des États-Unis et de concurrencer les entreprises américaines. Bien que n'ayant pas été pensé comme tel à l'origine, le programme est devenu, avec le temps, un avionneur compétitif proposant une large gamme d'appareils. C'est cette organisation et son caractère européen qui font d'Airbus, un programme novateur.

Ces deux coopérations intergouvernementales, Concorde et Airbus, avaient un objectif commun : rivaliser avec la domination américaine sur le marché de l'aéronautique et affirmer une présence européenne sur la scène internationale. Néanmoins, les innovations radicales qu'elles ont introduites, notamment le vol commercial supersonique, ont rencontré une vive opposition transatlantique. Dès lors, plusieurs questions se posent : quelles étaient précisément ces innovations ? Et comment l'action diplomatique a-t-elle facilité leur concrétisation face à ces résistances ? Pour répondre à ces interrogations, nous examinerons l'émergence de Concorde et de l'innovation du transport supersonique, avant d'analyser le retour à une approche plus modérée de l'aéronautique incarnée par le programme Airbus.

A. CONCORDE ET LA RÉVOLUTION DU TRANSPORT SUPERSONIQUE

1. Une collaboration franco-britannique exemplaire ?

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la France est à reconstruire et sa gloire d'autan à retrouver. Portée par le Général de Gaulle, elle ambitionne de reconquérir une place de choix sur la scène internationale. Pour cela, l'État innove dans tous les domaines y compris l'aviation. C'est dans ce contexte qu'apparaissent les prémisses du Concorde. Dans l'avant-propos de son ouvrage, Adrien Motel, explique l'origine du programme supersonique du côté français :

« Bien conscient que, maintenant, vie et mouvement transitent au-dessus des océans, le génie tricolore planche sur un projet aussi original qu'invraisemblable : développer un avion commercial à vitesse supersonique. Une telle prouesse technologique pourrait révolutionner le transport aérien et symboliser sa période sur la frise chronologique. Il n'en fallait pas moins pour que les Français se remettent à rêver au triomphe pacifique de la technique »¹.

Outre-Manche, la situation est similaire. Le pays se reconstruit peu à peu et propose de nombreuses innovations pour se remettre rapidement des séquelles de la guerre. La Grande-Bretagne envisage, elle aussi, le vol supersonique et ce dès 1954 :

« On sait qu'en Grande-Bretagne, dès 1954, les ingénieurs [du Royal Aircraft Establishment, RAE] regardaient si on pouvait dériver un transport supersonique transatlantique d'un concept de bombardier Mach 2 [...]. Deux ans plus tard, [...] les responsables de Farnborough rendirent compte au Ministry of Supply que leurs travaux les conduisaient à penser “qu'il se pourrait bien que l'exploitation d'avions de transport

¹ Motel Adrien, *Concorde, op.cit.*, p.7.

supersoniques dans des conditions économiques acceptables soit dans le domaine du possible »².

Toutefois, malgré ses capacités la tâche s'avère plus ardue que prévue en raison du développement des « nouvelles superpuissances que sont les États-Unis et l'Union soviétique [bien] décidées à ne pas se faire doubler par les vieux empires déclinants, qu'ils tiennent pour dépassés »³. Ainsi, pour faire face à ces deux superpuissances, la France et la Grande-Bretagne n'ont d'autre choix que de s'unir. Adrien Motel précise que « contenu dans un ordre international qu'il ne domine plus, le Vieux Continent ne peut se permettre la concurrence de deux supersoniques construits de part et d'autre de la Manche »⁴. Ainsi Concorde naît d'un besoin pour la France et la Grande-Bretagne de reconquérir une puissance qu'elles semblent avoir perdu durant la guerre. En parallèle du constat de cette nécessité de partenariat, les avionneurs français et britanniques, à l'instar de Sud-Aviation, Nord-Aviation ou encore Bristol, travaillaient déjà sur des projets d'avions supersoniques et ce, depuis le début des années 1950. Les modèles sont à la fois similaires dans leurs objectifs et leurs formes mais différents dans leurs conceptions. Cependant, à la fin des années 1950, les projets des avionneurs finissent tout de même par se ressembler :

« Au printemps 1961, le projet Sud Aviation ressemblait beaucoup à ce qu'allait être Concorde, sauf le nez basculant. Il ressemblait beaucoup à ce qu'était devenu le projet Bristol 198, même si ce dernier était sensiblement plus gros : c'était un long-courrier devant transporter 130 passagers sur Londres-New York, avec six réacteurs Olympus et pesant 170 tonnes au décollage. Il ressemblait encore plus au Bristol 223 qui remplaça le 198 courant 1961, lorsque ce projet fut jugé trop ambitieux [...] »⁵.

Ces ressemblances dans les projets arrivent à point nommé pour la France et la Grande-Bretagne et favorisent d'autant plus le partenariat des deux États dans

² Latreille Bernard (dir.), « Chapitre 3. Le programme Concorde » in *Les avions civils. Tome I : La conduite des programmes civils*, Paris, Centre des hautes études de l'armement, Division Histoire de l'armement, 2005, p.47.

³Adrien Motel, *Concorde. op.cit.*, p.7.

⁴ *Ibid.*

⁵ Latreille Bernard, « Chapitre 3. Le programme Concorde », *op.cit.*, p.52.

le projet de vols commerciaux supersoniques. Par ailleurs, David Berthout évoque quant à lui, une autre raison ayant poussé les deux États à s'associer : les coûts de développement. Pour lui, « [...] les coûts importants de développement incitent Français et Britanniques à envisager une collaboration »⁶.

Dès lors, plusieurs facteurs ont incité la France et la Grande-Bretagne à coproduire un appareil supersonique et au terme de plusieurs mois de préparation, un accord de lancement d'un avion supersonique est signé le 19 novembre 1962. Dans son livre, *Les avions civils*, Bernard Latreille résume le contenu de cet accord :

« Le 29 novembre 1962, par la signature à Londres d'un accord intergouvernemental, la France et la Grande-Bretagne se sont donc engagées dans un programme dont les grandes lignes étaient les suivantes : deux versions faisant l'objet du même niveau de priorité : un moyen courrier et un long courrier pour cent passagers ; masses maximales au décollage respectives : 90 et 100 tonnes ; premier vol au deuxième semestre 1966 ; certification au deuxième semestre 1969 : coût du programme : 1865 millions de francs (1962) pour les deux pays [...] ; marché d'au moins 150 appareils »⁷.

Il semblerait que les deux versions envisagées reflètent un désaccord entre les deux industriels BAC et Sud-Aviation comme le souligne David Berthout « Sud Aviation restant sur un moyen-courrier, BAC sur un long courrier pour les vols transatlantiques »⁸. De même, l'*« Accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord pour la construction d'un avion de transport civil supersonique »* signé à Londres, le 29 novembre 1962, mentionne qu'un accord entre ces deux avionneurs a été précédemment trouvé :

« Les Gouvernements ayant pris connaissance de l'accord passé le 25 octobre 1962 entre la Société Sud Aviation et la Société British Aircraft Corporation (B.A.C) d'une part, et de l'accord passé le 28 novembre 1961

⁶ Berthout David, « Le programme de transport supersonique Concorde : de l'innovation à la patrimonialisation », *Histoire du patrimoine*, n°33, 2017, p.74.

⁷ Latreille Bernard, « Chapitre 3. Le programme Concorde », *op.cit.*, p.54.

⁸ Berthout David, « Le programme de transport supersonique » *op.cit.*, p.75.

entre la Société Bristol Siddeley et la Société Nationale d'Études et de Construction de Moteurs d'Aviation (S.N.E.C.M.A) d'autre part, les approuvent, sauf en ce qui pourrait être contraire aux dispositions qui font l'objet d'accord à l'échelon des Gouvernements »⁹.

L'accord mentionne également un partenariat entre deux motoristes, l'un britannique et l'autre français. Dès lors, il semblerait que ce projet d'avion de ligne supersonique soit d'abord industriel avant d'être politique. Néanmoins, il s'agit d'un projet dans lequel la France et la Grande-Bretagne y ont trouvé l'opportunité technologique qu'elles recherchaient pour retrouver leur « prestige national »¹⁰. Par ailleurs, dès l'origine du programme, les partenaires ont souhaité collaborer sur les bases d'une parfaite équité. L'article premier de l'accord intergouvernemental fait état de ce partage :

« (1) Le principe de la collaboration est le partage égal entre les deux pays, sur la base d'une égale responsabilité pour le projet pris dans son ensemble, du travail, des dépenses engagées par les deux Gouvernements, et du produit des ventes. (2) Ce principe, qui sera respecté aussi rigoureusement que possible, s'applique, dans la phase du développement comme dans la phase de production (y compris les rechanges), au projet pris dans son ensemble (cellule, moteur, systèmes et équipements). (3) Le partage sera établi d'après les dépenses, calculées hors taxes à définir par accord entre les deux Gouvernements, correspondant aux travaux effectués dans chaque pays. La date de point de départ de ces dépenses est celle du présent Accord »¹¹.

Ce passage révèle que cette notion d'équité est essentielle au bon fonctionnement du programme et est à la base du projet puisqu'elle est mentionnée dès le premier article de l'accord. Cette organisation et cette volonté témoignent de l'objectif des deux partenaires de produire un avion véritablement franco-

⁹ *Accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord pour la construction d'un avion de transport civil supersonique, 29/11/1962.*

¹⁰ Berthout David, « Le programme de transport supersonique » *op.cit.*, p.75.

¹¹ *Accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord pour la construction d'un avion de transport civil supersonique, 29/11/1962.*

britannique, où aucun des deux États ne domine l'autre. Ainsi le projet Concorde résulte d'une volonté de dépassement technologique pour les avionneurs et d'une reconquête de prestige sur la scène internationale pour la France et la Grande-Bretagne. Une double organisation à la fois politique et industrielle est, dès lors, instaurée pour superviser le programme. L'article 4 de l'accord du 29 novembre 1962 mentionne que « pour réaliser l'opération, une organisation intégrée de chacune des deux industries nationales (cellules et moteurs) est mise en place »¹². Le fonctionnement de cette structure, regroupant les avionneurs et Sud-Aviation et British Aircraft Corporation, et les motoristes Bristol Siddeley et SNECMA, est décrite par Bernard Latreille. Il explique que :

« Les industriels [ont constitué] des comités de directeurs dont la présidence était assurée à tour de rôle (pour deux ans) par le président de Sud et celui de BAC pour les avionneurs, celui de BSEL [Bristol Siddeley Engines Ltd] et celui de SNCEMA pour les motoristes. Les présidents n'avaient pas de voix prépondérante, et les décisions devaient recueillir l'unanimité »¹³.

Cette alternance pour la présidence est, encore une fois, mise en place dans une volonté de parfaite équité entre les partenaires. De même, la voix du président du comité n'est pas supérieure à celle des autres membres. Toutefois, ce choix de ne pas avoir une personnalité forte peut devenir problématique, notamment lors de la prise de décision difficile. Bernard Latreille précise que cette situation est d'autant plus compliquée puisque les « deux dirigeants des avionneurs présidaient des sociétés dont les objectifs étaient, pour l'une, un long courrier et pour l'autre, un moyen courrier »¹⁴. Toutefois, ces industriels, soucieux de la réussite du programme, ont créé le « groupe des six » rassemblant, d'après M. Latreille, « sous l'autorité de Servanty et Strang, des personnalités d'une qualité exceptionnelle [...] »¹⁵. La mission de ce groupe était de prendre les décisions les plus difficiles et d'éviter que « le démarrage du programme ne tourne au naufrage »¹⁶. En parallèle

¹² *Ibid.*

¹³ Latreille, *Les avions civils*, op.cit., p.55.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ *Ibid.*

des comités industriels, est créé le Comité Permanent et assure le fonctionnement politique du programme. Il est formalisé par l'article 5 de l'accord :

« Un Comité Permanent de fonctionnaires des deux pays surveille le déroulement de l'opération, rend compte aux Gouvernements et leur propose les mesures adéquates pour assurer l'exécution du programme »¹⁷.

Bernard Latreille précise que pour diriger ce comité deux personnalités, l'une française et l'autre britannique, ont été désignées et une alternance de la présidence imposée :

« Le comité était dirigé par deux personnalités qui en assureraient la présidence à tour de rôle chaque année. Il s'agissait, du côté français, du directeur des transports aériens au SGAC [Secrétariat Général de l'Aviation Civile] (initialement Robert Vergnaud) et du côté britannique, du *Controller of aircraft* Morien Morgan »¹⁸.

D'autres sous-comités techniques et financiers viennent également renforcer cette organisation autour du programme Concorde. Enfin, l'article 6 de l'accord revient sur la notion d'équité et demande que des efforts de la part des industriels soient effectués pour développer, avec les mêmes moyens, les versions moyen courrier et long courrier :

« Tous les efforts doivent être faits pour que ce programme soit réalisé, tant pour la cellule que pour le turboréacteur, avec une égale diligence pour la version " moyen-courrier " et pour la version " long-courrier ". Il appartient aux deux organisations intégrées des deux industries nationales de faire des propositions détaillées pour l'exécution du programme »¹⁹.

Ce dernier article confirme que l'équité dans le développement du Concorde est fondamentale pour les partenaires et que les propositions d'une industrie nationale doivent être traitées avec le même respect par l'autre industrie. Il révèle

¹⁷ *Accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord pour la construction d'un avion de transport civil supersonique*, 29/11/1962.

¹⁸ Latreille Bernard, *Les avions civils*, op.cit., p.55.

¹⁹ *Accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord pour la construction d'un avion de transport civil supersonique*, 29/11/1962.

également les tensions entre les industriels qui n'ont pas réussi à s'accorder sur une version du supersonique. Dans le but d'éviter l'aggravation de ces tensions et pouvoir rapidement entamer le développement du programme, les États ont préféré ordonner indirectement à leurs industries de développer les deux versions. L'inédite structure politique et industrielle de Concorde est complexe, vise à n'offenser aucun partenaire qu'il soit étatique ou industriel et montre les ambitions de deux nations. Toutefois, selon M. Latreille, cette difficile structure a créé quelques situations délicates entre les deux partenaires :

« Le caractère politique de l'entreprise et les considérations de prestige conduisirent à des structures complexes qui ne donnaient pas à un responsable unique le pouvoir de trancher lorsqu'un débat entre spécialistes des industriels des deux pays ne trouvait pas d'issue par consensus dans des délais compatibles avec le calendrier du programme »²⁰.

Par ailleurs, une autre tension plus marquante pour le programme est apparue et concerne l'orthographe du nom Concorde. En effet, dès le début, le programme avait deux orthographies différentes. Les Britanniques l'écrivaient « Concord » et les Français « Concorde ». Cette controverse autour de l'orthographe s'est poursuivie jusqu'à la date de la présentation officielle du Concorde à Toulouse, le 11 décembre 1967. Date à laquelle, Tony Benn, ministre britannique de l'industrie a clos le débat :

« J'ai donc décidé de le résoudre moi-même. Désormais, le Concorde britannique s'écrira également avec un "e". La lettre "E" symbolise beaucoup de choses. "E" signifie excellence, Angleterre, Europe et Entente – cette alliance de sympathie et d'affection qui lie nos deux pays »²¹.

L'orthographe du nom est, ici, primordiale puisque c'est elle qui traversera l'Histoire. Selon la forme retenue, l'un des deux partenaires sera davantage mis en

²⁰ Latreille, *Les avions civils*, p.55.

²¹ « I have therefore decided to resolve it myself. From now the British Concorde will also be spelt with an 'e'. The letter 'E' symbolises many things. 'E' stands for excellence, for England, for Europe and for Entente – that alliance of sympathy and affection which binds our two countries together », Informations disponibles sur GOV. UK, page Internet consultée le 01 mai 2025 et accessible à l'adresse :

<https://history.blog.gov.uk/2019/04/09/concordes-first-british-test-flight-50-years-on/>

lumière rompant alors cette parfaite équité. Si l'appellation « Concord » est choisie, les Britanniques seront désignés, dès lors, sur la scène internationale comme les producteurs principaux du programme. À l'inverse, si la forme « Concorde » s'impose, ce sont les Français qui auront cet avantage symbolique. Tandis que pour les industriels et les États, aucun des deux partenaires n'est plus important que l'autre, pour le grand public la situation diffère. Ce désaccord linguistique, loin d'être anodin, témoigne des ambitions nationales persistantes où la quête de prestige reste une motivation sous-jacente, et ce, même dans un projet de coopération intergouvernementale. David Berthout évoque ce désaccord et met en avant l'idée d'« orgueil national »²² des partenaires :

« [...] la conception et la fabrication d'un avion tel que le supersonique est pensé comme l'affirmation de la grandeur technologique et industrielle du "vieux continent". Et l'orgueil national se niche parfois dans les détails, même entre partenaires »²³.

En parallèle de ce conflit politique et diplomatique, les industriels poursuivent le développement de l'appareil et entament les phases d'essais et de certification. Le premier vol de Concorde 001 a lieu en France, le 2 mars 1969 et celui de Concorde 002 à Filton en Angleterre, le 9 avril 1969 »²⁴. Une fois les premiers prototypes développés, de nombreux autres essais, en particulier autour des conditions météorologiques, sont réalisés. Le télégramme, du 24 janvier 1974, de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, mentionne par exemple, très brièvement un essai par temps froid en Alaska : « J'apprends que les essais auxquels le Concorde doit procéder dans l'Alaska au début du mois de février impliquent pour l'appareil une escale intermédiaire aux États-Unis [...] »²⁵. Ces phases d'essais attirent l'attention de différents organismes et autorités de certification dont la FAA, la *Federal Aviation Administration*, qui a eu la possibilité de visiter le Concorde 001 en France au lendemain de son premier

²² Berthout David, « Le programme de transport supersonique » *op.cit.*, p.75.

²³ *Ibid.*

²⁴ Berthout David, « Le programme de transport supersonique » *op.cit.*, p.76.

²⁵ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, au service des Affaires générales, du 24/01/1974.

vol. Un document issu des Archives Nationales et provenant de Sud-Aviation, mentionne la préparation de cette visite :

« Vous avez envoyé en communication à SUD AVIATION pour avis la demande que M.D.C. MOORE vous a faite pour autoriser [...] à se rendre à SUD AVIATION les 10 et 11 mars prochains pour : - voir CONCORDE 001 et échanger des informations concernant la préparation de l'équipage de vol, - discuter les techniques employées à TOULOUSE avec le simulateur »²⁶.

Le document adressé à l'ingénieur général R. Boscher, chargé de mission au Secrétariat Général de l'Aviation Civile (SGAC), établit ainsi les raisons de la visite de la FAA. Au-delà de la simple visite de l'appareil, il s'agit pour les autorités américaines d'échanger avec les ingénieurs, personnels navigants, sur les capacités et caractéristiques du supersonique en vue de sa future certification. À la suite de cette phase d'essais s'ouvre la phase de certification auprès des autorités telles que la DGAC pour la France, la CAA (*Civil Aviation Authority*) pour la Grande-Bretagne et la FAA pour les États-Unis. Fin 1975, la DGAC et la CAA accordent la certification au Concorde l'autorisant ainsi à débuter les vols commerciaux : « La certification française a été obtenue en octobre 1975, la certification britannique deux mois plus tard »²⁷. Deux ans plus tard, la CAA certifie que les Concorde britanniques sont aptes à atterrir par tous les temps :

« Concorde autorisé pour l'atterrissement par tous les temps. La Civil Aviation Authority a autorisé les Concorde de British Airways pour les atterrissages automatiques de catégorie III par faible visibilité avec une hauteur de décision de 15 pieds et une porte visuelle de piste de 250 »²⁸.

La certification américaine est, quant à elle, plus difficile à obtenir en raison des restrictions concernant la pollution sonore et atmosphérique en vigueur aux États-Unis. Dans une note du 3 février 1972, relative à la certification américaine

²⁶ AN, Direction générale de l'Aviation civile, Concorde et le supersonique américain, 19790687/45, lettre de Sud-Aviation au sujet de la visite de la FAA, adressée à R. Boscher, du 21/02/1969.

²⁷ Latreille Bernard, *Les avions civils*, *op.cit.*, p.57.

²⁸ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/476, communiqué de presse de la Civil Aviation Authority du 3/09/1978.

de Concorde, il est mentionné que la FAA « ne considère pas cette [base de certification américaine remplie par Concorde] comme complète »²⁹. En effet, l'autorité américaine met en cause « le risque d'explosion du système de carburant »³⁰ ainsi que « l'ensemble des conditions techniques relatives aux qualités de vol et aux performances »³¹. Néanmoins, malgré ces restrictions et après quelques améliorations de l'appareil, la FAA délivre la certification, le 9 janvier 1979³². Conjointement à l'obtention de ces certifications, des tournées promotionnelles et de démonstration sont organisées. À ce titre, les diplomates des États concernés sont mobilisés pendant et en amont de ces tournées. Dans son télégramme daté du 25 janvier 1974, François Lefebvre de Laboulaye, ambassadeur de France au Japon, informe le service des Affaires générales qu'un vol de démonstration entre Tokyo et Anchorage semble envisageable :

« Après avoir pris l'attache de mon collègue britannique et avoir sondé discrètement les responsables des questions aériennes chez Itoh-Chu, il est apparu que : 1) L'idée d'un vol aller et retour de démonstration entre Anchorage et Tokyo est bonne en soi. Il devrait se faire dans des conditions de charge de l'appareil comparables à celles que les Japonais jugent nécessaires pour la rentabilité commerciale de l'appareil »³³.

Bien que mentionnée succinctement, car ne faisant pas l'objet principal du télégramme, la collaboration entre ambassadeurs s'avère importante. Cette mention montre que la gestion du programme et de ses tournées promotionnelles est assurée en partenariat entre la France et la Grande-Bretagne, et ce, même si un seul des

²⁹ AN, Direction générale de l'Aviation civile, Concorde et le supersonique américain, 19790687/45, note relative à la certification américaine de Concorde, du 3/02/1972.

³⁰ *Ibid.*

³¹ *Ibid.*

³² « This data sheet, which is a part of Type Certificate No. A45EU prescribes conditions and limitations under which the aircraft for which the type certificate was issued meets the airworthiness requirements of the Federal Aviation Regulations [...]: CONCORDE Type 1 (Transport Category Supersonic Airplane), approved January 9, 1979 », Certificat de navigabilité délivré par la FAA au Concorde, le 9 janvier 1979, accessible en ligne : <http://www.concordesst.com/A45eu.pdf>

³³ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme de l'ambassadeur de France au Japon, François Lefebvre de Laboulaye, au service des Affaires générales, du 25/01/1974.

deux partenaires, ici l'industriel SNIAS³⁴, envisage une opération de communication avec l'appareil. Ce n'est qu'après avoir consulté son homologue britannique et effectuer un sondage auprès des autorités aériennes concernées que l'ambassadeur français transmet son avis au ministre des Affaires étrangères. Cette action marque, dès lors, le caractère bilatéral du programme Concorde. Plusieurs tournées sont organisées tout au long de la carrière du supersonique. Lors des premières, des exemplaires de présérie, ressemblant en tout point aux modèles de séries mais utilisés pour des tests, sont employés. L'Oiseau blanc se rend ainsi en Asie, en Amérique du Sud, ou encore en Amérique du Nord. Certains programmes de ces tournées, contenant les dates et horaires de vols des appareils, la liste des invités ou encore les consignes adressées aux diplomates, sont conservés dans les archives diplomatiques. C'est notamment le cas pour la tournée en Amérique du Sud en octobre 1974. Le télégramme de Jean-Pierre Cabouat, responsable du service des Affaires économiques, et daté du 11 septembre 1974, informe les ambassadeurs de France au Canada, Mexique, Vénézuéla, Pérou, Espagne et États-Unis de la venue du Concorde 002, exemplaire de présérie, en Amérique du Sud : « L'Aérospatiale se propose de faire effectuer au Concorde 02, au milieu du mois d'octobre prochain, une série de vols sur le continent américain »³⁵. Ce télégramme est accompagné de consignes spécifiques pour certains ambassadeurs. Ainsi, les ambassadeurs de France au Canada, Mexique, Vénézuéla, Pérou et Espagne ont pour mission d'obtenir les autorisations nécessaires pour cette tournée auprès des autorités locales³⁶.

L'ambassadeur de France aux États-Unis reçoit, quant à lui, une consigne spécifique. La situation et la législation aux États-Unis étant différentes, l'ambassadeur doit appuyer les démarches réalisées par M. Lansalot-Basou, conseiller aux transports de l'ambassade de France à Washington, afin d'obtenir,

³⁴ La SNIAS ou Société nationale industrielle Aérospatiale, est également connue sous le nom d'Aérospatiale. Elle est issue de la fusion entre Sud-Aviation et Nord-Aviation, survenue en 1970. L'entreprise participe donc au développement de Concorde et de la gamme Airbus.

³⁵ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme du responsable du service des Affaires économiques, Jean-Pierre Cabouat, aux ambassadeurs de France en poste au Canada, Mexique, Vénézuéla, Pérou, Espagne et États-Unis, du 11/09/1974.

³⁶ *Ibid.*

des autorités aéroportuaires de plusieurs villes, une invitation officielle pour la SNIAS:

« Selon le secrétariat général à l'aviation civile, la réalisation des premiers vols- auxquels le department of transportation et la FAA ne seraient pas hostiles – implique cependant qu'une invitation soit adressée à la SNIAS par les autorités aéroportuaires de Los Angeles, de San Francisco et d'Anchorage. Il conviendrait donc de subordonner toute démarche auprès des autorités fédérales ou locales à l'annonce des invitations que s'emploie à obtenir M. Lansalot-Basou »³⁷.

Cette consigne semble rappeler à nouveau à l'ambassadeur, la position délicate du Concorde aux États-Unis. Elle montre également que le nécessaire est effectué pour ne pas entrer en opposition avec les autorités américaines afin de pouvoir survoler le territoire américain et effectuer sa tournée de démonstration en Amérique du Sud.

La consultation des archives diplomatiques a également révélé une stratégie inattendue dans la promotion de Concorde. Certaines de ces tournées ou vols de démonstration, officiellement destinées à mettre en valeur les capacités de l'appareil, semblent avoir été « détournées » pour y inclure une opération de séduction ciblant les compagnies aériennes américaines, et ce, alors même que cette tournée se déroulait sur un autre continent. Dans un télégramme du 15 août 1974, l'ambassadeur de France en Australie, Gabriel Van Laethem, illustre cette approche indirecte en évoquant la tournée transpacifique de Concorde envisagée en octobre 1974 : « La Haute Commission Britannique en Australie a été informée d'un projet de voyage du Concorde 02 dans le Pacifique, en octobre prochain. Un vol Los Angeles-Sydney et retour aurait notamment lieu les 12 et 13 octobre ». Ce projet de vol a finalement été abandonné, puisque le programme de tournée du Concorde 002, daté du 25 septembre 1974, pour son voyage en Amérique du Sud mentionne que cet appareil effectuait un vol Toulouse-Londres le 12 octobre 1974 et partait

³⁷ *Ibid.*

pour l'aéroport de Gander (Canada), le 13 octobre 1974³⁸. Toutefois, même si ce vol n'a pas eu lieu, le télégramme du 15 août 1974 mentionne l'intérêt de celui-ci : « Ce voyage semble destinée essentiellement à souligner, à l'intention des compagnies américaines, l'intérêt du Concorde pour les lignes du Pacifique »³⁹. Il apparaît alors que l'objectif initial ne soit pas de convaincre les Australiens des capacités de l'appareil, mais de séduire les compagnies américaines de l'atout que peut représenter Concorde pour celles-ci. De même, il semblerait qu'en ciblant un autre continent, les partenaires franco-britanniques tentent de conquérir le marché américain, encore trop hostile au supersonique, en organisant une campagne détournée. Ainsi, les tournées de démonstration deviennent des outils diplomatiques au service du Concorde.

Au-delà de l'aspect promotionnel, ces tournées sont l'occasion pour les industriels de tester les appareils. Dans un télégramme daté du 17 mai 1974, M. Cabouat, informe l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, qu'après la visite de Concorde à Boston, l'appareil effectuera une série de vols transatlantiques entre Paris et New-York :

« À la suite des entretiens qu'ont eu tant à Londres qu'à Paris les responsables français et britanniques du programme Concorde avec MM. Barnum et Cary, il est apparu souhaitable de faire effectuer à l'appareil supersonique une série de deux ou trois vols transatlantiques entre Paris et New-York après l'invitation faite à la SNIAS d'une présentation de l'avion à Boston, invitation confirmée aujourd'hui à M. Lathiére »⁴⁰.

Cette invitation à Boston procure aux responsables de Concorde plusieurs opportunités stratégiques. La première est l'occasion d'exposer Concorde 002 sur le sol américain alors même qu'il y est décrié et qu'il n'a pas encore obtenu les

³⁸ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme d'une membre de la direction des affaires économiques, Claude Lafontaine, aux ambassadeurs de France en poste au Canada, Mexique, Vénézuela, Pérou, Espagne et États-Unis, du 13/10/1974.

³⁹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme de l'ambassadeur de France en Australie, Gabriel Van Laethem, au service des Affaires générales, du 15/08/1974.

⁴⁰ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme du responsable du service des Affaires économiques, Jean-Pierre Cabouat, à l'ambassadeur de France aux États-Unis, du 17/05/1974.

certifications de vols aux États-Unis. La seconde concerne les vols spéciaux transatlantiques autorisés par M. John Barnum, sous-secrétaire d'État américain aux transports, et M. Charles Cary, membre de la FAA. En effet, ces vols offrent la possibilité aux industriels de tester l'appareil dans des conditions de vols similaires aux futurs vols commerciaux. Un second document, daté du 26 avril 1974 et rédigé par Jean-Pierre Brunet, directeur des Affaires économiques et financières, relatif à l'invitation reçue par la SNIAS, mentionne ce point :

« Ces dix vols de démonstration permettraient, en effet, de prouver les qualités de l'appareil dans des conditions analogues à celles d'un véritable vol entre Paris et New-York. Si tous les essais effectués jusqu'à présent sur un parcours de la même longueur se sont en effet révélés satisfaisants sur le plan technique, il n'en demeure pas moins que, faute d'avoir été faits dans des conditions réelles [...], ils pouvaient prêter le flanc aux critiques des détracteurs systématiques »⁴¹.

D'après Jean-Pierre Brunet, ces vols spéciaux représenteraient un avantage non négligeable pour les essais techniques et industriels. Par ailleurs, ces essais, d'une importance capitale pour la communication avec le public, permettraient de prouver les qualités de l'appareil dans des conditions semblables à celles d'un véritable vol entre Paris et New York et de réfuter un des arguments des adversaires du Concorde, à savoir le manque de tests en conditions réelles. En somme, cette invitation venue d'Outre-Atlantique semble être génératrice d'opportunités pour le rayonnement de Concorde aux États-Unis. Il apparaît alors que cette campagne est, elle aussi, un outil diplomatique. Néanmoins, ces tournées de démonstration ne sont pas les seules à remplir cette fonction. En effet, le Concorde est lui-même un outil diplomatique. Le prestige et le statut qu'il apporte confèrent une image de marque aux voyageurs, qu'ils soient des parfaits inconnus ou des personnalités publiques, qui l'empruntent. En mai 1976, a lieu la visite d'État du président de la République Valéry Giscard d'Estaing aux États-Unis. À cette occasion, le président voyage à

⁴¹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme du directeur des Affaires économiques et financières, Jean-Pierre Brunet, au services des Affaires générales, du 26/04/1974.

bord du supersonique, alors même que l'appareil fait l'objet de vives critiques. Un télégramme de Philippe Cuvillier, chef du service des Affaires générales, daté du 10 mai 1976 précise la nature du vol :

« Le Concorde qui assurera le transport aux États-Unis du président de la République n'a pas été affrété, mais – mis – par la compagnie nationale Air France – à la disposition de l'Élysée. Du fait de son objet (transport du président de la République et de sa suite), le vol prévu ne saurait en aucune façon être considéré comme un vol à caractère commercial. Il s'agit, en effet, d'un vol gouvernemental régi par les dispositions de l'article 3 de la Convention de Chicago. Aussi bien a-t-il fait l'objet d'une demande d'autorisation de survol et d'escale par la voie diplomatique ainsi que le veut la réglementation française en vigueur pour ce genre de vol »⁴².

C'est dans le cadre d'un vol officiel, régi par les conventions nationales et internationales, que Valéry Giscard d'Estaing s'est déplacé aux États-Unis. En s'y rendant délibérément en Concorde, le président affirme son soutien envers le programme et son partenaire britannique. Il montre que l'appareil est un symbole de réussite industrielle européenne. Par ailleurs, il semble astucieusement contourner les autorités américaines puisque l'appareil n'est pas autorisé à survoler le territoire américain pour des vols commerciaux mais la législation concernant les vols gouvernementaux diffère. Ainsi, l'Élysée s'affranchit des règles de la PONYA, qui ne peut faire interdire le vol, et offre une image marquante pour le Concorde au public américain et même à l'international. Cette action très médiatique pour le programme fait son effet et impressionne le président américain Gérald Ford. Toutefois, ce n'est pas la seule fois où l'appareil a marqué les esprits des responsables américains. Le 15 décembre 1971, au lendemain de la rencontre aux Açores entre le président Nixon et le président Pompidou, le journal du *New York Times* publie un article sur la visite de Concorde par le président américain :

⁴² CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, télégramme du chef du service des Affaires générales, Philippe Cuvillier, à l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, du 10/05/1976.

« Le président Nixon a examiné aujourd’hui le Concorde, l’avion de transport supersonique franco-britannique, et a exprimé ses regrets que les États-Unis n’aient pas construit un avion similaire. Mais, a-t-il déclaré aux journalistes, " nous le construirons un jour ". Il a fait ces commentaires à cet aéroport avant d’embarquer dans son avion de ligne, le Spirit of ’76, à destination de Washington après avoir rencontré pendant deux jours le président français Pompidou »⁴³.

Ce court article révèle à lui seul la déception du président Nixon face à l’abandon du programme supersonique américain. Il montre également que l’Oiseau blanc suscite la curiosité de tous même de la part de ses plus fervents adversaires. Dans son livre *Les Hommes de Concorde*, Jean Pinet, pilote d’essais de l’appareil, raconte cette visite du président américain :

« Soudain, surgit à gauche de l’avion une troupe de personnes se dirigeant à grands pas vers le Boeing 707. En tête, je reconnais le Président Nixon. Il tourne la tête vers nous, ralentit ses pas, s’arrête et vient carrément vers nous. Jean Franchi sort de son siège et va attendre cet hôte illustre à la porte. Il l’accompagne dans le cockpit, nous présente et lui explique rapidement quelques détails. Le Président est décontracté et intéressé. Après de brèves minutes, il prend congé et nous déclare : " C'est vous qui avez raison ! ", faisant ainsi allusion à la décision du Congrès américain d’arrêter les travaux sur le supersonique de Boeing [...] »⁴⁴.

Adrien Motel mentionne également cette visite et rapporte les propos de Nixon lors d’un dîner :

« Au contraire, au dîner de gala offert par le Premier ministre portugais, Richard Nixon porte un toast à Pompidou en reconnaissant : " J’ai vu Concorde à côté de mon Boeing 707. Vous êtes venu aux Açores trois fois

⁴³ « President Nixon spected the Concorde, the British-French supersonic transport, today and voiced regrets that the United States has no built a similar plane. But, he told reporters, " We will build it one day". He made the comments at this airport before boarding his jet liner, The Spirit of '76, for Washington after Meeting for two days with President Pompidou of France », « Nixon views Concorde, Expects Similar U.S Jet », *The New-York Times* [en ligne], 15/12/1971.

⁴⁴ Pinet Jean, *Les Hommes de Concorde*, Paris, Éditions JPO, 2019, p.124.

plus vite que moi. J'aurais aimé que ce soit mon pays qui ait construit un tel appareil " »⁴⁵.

Ainsi, qu'il s'agisse lors de vols présidentiels ou de tournées promotionnelles, le Concorde a marqué les esprits américains et suscité l'admiration jusqu'au plus hautes sphères politiques. Ces exemples illustrent la puissance symbolique de l'appareil, capable de surpasser les critiques pour devenir un véritable ambassadeur technologique et outil diplomatique de la France et la Grande-Bretagne, leur conférant, dès lors, un prestige indéniable sur la scène internationale. Concorde, véritable prouesse technologique et industrielle, est conçu pour faire rayonner la France et la Grande-Bretagne. Il met au devant de la scène internationale le « Vieux Continent » et est un exemple de réussite intergouvernementale. Cette collaboration, contraignant parfois les partenaires à mettre leurs fiertés nationales de côté, concurrence les États-Unis et l'URSS. Elle prouve qu'il est possible pour deux États aux ambitions et intérêts nationaux différents de s'entendre au nom de la réussite d'un programme commun. Malgré ces difficultés, le supersonique, développé sur une base de parfaite équité, a su se démarquer de ses concurrents et devenir un outil diplomatique à part entière. Toutefois, bien qu'il soit une réussite industrielle, Concorde a connu plusieurs phases d'incertitudes, alternant entre moments de gloire et périodes d'échecs.

2. Entre échecs et succès, l'Oiseau blanc à l'heure du doute

Si Concorde est un succès sur le plan industriel, il doit dorénavant le devenir sur le plan commercial. Les premiers résultats semblent encourageants puisque dès 1963, la compagnie aérienne Continental Airlines annonce « trois options d'achat sur Concorde »⁴⁶. À la fin de cette même année, ce sont 19 options qui sont prises par les compagnies aériennes alors qu'il n'est encore « qu'au stade d'ébauche »⁴⁷. David Berthout précise que :

⁴⁵ Motel Adrien, *Concorde*, *op.cit.*, p.82.

⁴⁶ Motel Adrien, *Concorde*, *op.cit.*, p.39.

⁴⁷ *Ibid.*

« La stratégie commerciale semble tout d'abord porter ses fruits. En avril 1967, 16 compagnies aériennes, dont 8 nord-américaines, ont mis une option d'achat portant sur un total de 74 Concorde. En 1972, des contrats préliminaires sont encore signés pour la vente de Concorde avec des compagnies en République populaire de Chine, en Iran et en France »⁴⁸.

Un bel avenir commercial se profile pour l'Oiseau blanc à l'aube de 1973. Toutefois, la situation change subitement avec le premier choc pétrolier en 1973. Cette crise entraîne un retrait massif des commandes de Concorde, causant le désarroi des partenaires :

« Finalement, le 31 janvier, peu avant minuit, William Sewell, [président opérationnel de Pan Am], se présente aux journalistes pour annoncer le renoncement de son entreprise quant aux 6 options prises sur *Concorde* [...]. Une demi-heure plus tard, la TWA lui emboîte le pas et annonce son retrait. 10 options *Concorde* s'envolent en une nuit ! L'annonce fait l'effet d'une bombe »⁴⁹.

Ces annulations ne sont que les prémisses du calvaire traversé par Concorde. En effet, quelques semaines plus tard, en mars 1973, d'autres compagnies annoncent le retrait de leurs options :

« Vendredi 16 mars 1973. [...] Jour après jour, les annulations d'option s'enchaînent dans une série noir aux allures dantesques. Coup sur coup, Air Liban, la Belge Sabena et Eastern Airlines annulent leurs options, avant American Airlines, Continental Airlines ainsi que Braniff International. La Japan Airlines, sur laquelle des espoirs étaient encore fondés, enfonce le dernier clou »⁵⁰.

Les conséquences sont dramatiques pour le programme qui voit son maintien reconstruit par les gouvernements. Dans un télégramme daté du 25 mai 1973, les répercussions de cette crise sont brièvement abordées par Yves Guéna, ministre français des Transports :

⁴⁸ Berthout David, Berthout David, « Le programme de transport supersonique » *op.cit.*, p.78.

⁴⁹ Motel Adrien, *Concorde*, *op.cit.*, p. 87.

⁵⁰ *Ibid.*

« Les perspectives commerciales du Concorde viennent d'être modifiées de façon importante par la renonciation des principales compagnies de transport aérien des États-Unis aux options qu'elles détenaient sur l'appareil. C'est vraisemblablement l'exploitation par les 2 Compagnies Nationales Air France et British Airways qui décidera de la reprise du marché »⁵¹.

Pour le ministre, l'impact de la crise pétrolière est important puisque sans le marché américain, il est possible que l'appareil ne soit pas rentable. Ainsi, le programme ne semble tenir qu'à un fil et les compagnies Air France et British Airways apparaissent, ici, comme les seules capables de relancer le marché et susciter à nouveau un intérêt pour l'appareil en l'opérant le plus possible. Le Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget consacre un encart à cette situation :

« Défi technique globalement remporté, le *Concorde*, beaucoup trop cher à exploité, n'était pas commercialement rentable. Aucune compagnie aérienne ne transforma ses options en commandes fermes. Pour sauver l'ensemble du programme, les gouvernements Britannique et Français imposèrent les seize avions de série à leur compagnie nationale respective, moyennant un important soutien financier »⁵².

C'est donc par les seuls achats des ces compagnies aériennes que le programme Concorde se maintient et ce, même si la crise pétrolière a considérablement impacté le programme. Néanmoins, ce n'est pas le seul problème rencontré. Peu de temps après le lancement du programme, le gouvernement britannique émet quelques réserves sur sa participation dans le projet. Adrien Motel relate cet évènement :

« 15 octobre 1964 : À Londres, Harold Wilson est le troisième chef du gouvernement que la Couronne s'offre en deux ans. Les caisses du royaume ne se portent pas pour le mieux et la politique d'expansion peine à afficher

⁵¹ AN, Direction générale de l'Aviation civile, « Concorde et le supersonique américain », 19790687/45 Télégramme du ministre des Transports, Yves Guéna, au secrétaire général à l'Aviation Civile, Maurice Grimaud, du 25/05/1973.

⁵² Informations disponibles sur Musée Air et Espace, page Internet consultée le 05/05/2025 et accessible à l'adresse : <https://www.museeairespace.fr/aller-plus-haut/collections/aerospatiale-bae-concorde-sierra-delta-213-f-btsd-air-france/>

des résultats probants [...] Deux semaines plus tard, Marc Jacquet, ministre des Travaux publics et Transports, fait savoir à son homologue, Roy Jenkins, que le gouvernement français est décidé à poursuivre le programme [...] Finalement, le 25 novembre, le Royaume-Uni confirme son retrait, considérant le programme trop incertain et risqué pour les finances publiques »⁵³.

Une crise budgétaire à Londres et un changement de gouvernement contraignent le partenaire britannique à revoir sa position vis-à-vis de Concorde. Cependant, l'annonce de son retrait suscite de vives réactions de la part des Britanniques :

« Vendredi 1^{er} janvier 1965. D'immenses manifestations convergent dans les rues de Filton. Les ouvriers se sentent trahis et ils le font savoir à leur député, Tony Benn, pour qui ils ont largement voté. La contestation rencontre un écho inattendu dans le pays. Un sondage indique que les Anglais sont massivement pour *Concorde*, qu'ils soutiennent les manifestations et rejettent la politique aéronautique gouvernementale »⁵⁴.

Les conséquences de ce retrait pourraient être dramatiques pour les ouvriers et ingénieurs travaillant sur le programme puisqu'ils risqueraient de perdre leurs emplois. Cependant, malgré cette annonce, le gouvernement français persiste et tente de maintenir les Britanniques dans le projet sans quoi, elle sera, elle aussi, contrainte de l'abandonner. Jean Touscoz relate cette crise et les stratégies françaises pour la résoudre :

« La riposte du gouvernement français fut habile : les Britanniques ne pouvant invoquer aucun argument juridique pour obtenir la révision de l'accord, les Français " ne touchèrent pas au ballon ", refusant d'engager une négociation. Cette attitude (décidée semble-t-il à l'Élysée) obligeait les Britanniques à rompre unilatéralement l'accord, ce qui aurait constitué une violation évidente de leurs obligations, susceptible d'être sanctionnée par la Cour Internationale de Justice, ou à l'appliquer sans modification [...] Mais

⁵³ Motel Adrien, *Concorde*, *op.cit.*, p.41.

⁵⁴ Motel Adrien, *Concorde*, *op.cit.*, p.41.

si le refus du gouvernement français a finalement provoqué un revirement du gouvernement britannique, c'est parce que celui-ci a fait l'objet, à la fin de l'année 1964, de pressions qui se sont révélées déterminantes »⁵⁵.

La stratégie de la France semble efficace puisqu'en ne réagissant pas aux demandes anglaises, elle constraint son partenaire à violer son engagement et à s'exposer à des sanctions juridiques et économiques importantes. Par ailleurs, M. Touscoz mentionne également d'autres pressions exercées sur les Britanniques. Si ces dernières ne sont pas précisées par l'auteur, l'on peut supposer que les pressions exercées pourraient concerner le souhait d'adhésion de la Grande-Bretagne à la Communauté Économique Européenne dont la première demande a été rejetée en 1963. Ainsi, plusieurs éléments tels que le refus français de quitter le programme et les pressions exercées par la France, ainsi que les protestations des Britanniques, ont constraint la Grande-Bretagne à poursuivre le développement de l'appareil.

Une dizaine d'années plus tard, en 1974, des rumeurs concernant, à nouveau un potentiel retrait britannique, parviennent à Paris. Dans son télégramme du 19 mars 1974, l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Jacques de Beaumarchais, rapporte au service des Affaires générales, les déclarations du secrétaire d'État à l'industrie, Tony Benn, sur Concorde :

« Après avoir rappelé l'avancement du programme, le secrétaire d'État a précisé que le coût de développement au prix de 1974 s'élevait à 1.070 millions de Livres dont 130 millions restaient encore à dépenser. Ces frais de développement, a-t-il ajouté, ne pourraient être récupérés. Par ailleurs, l'exploitation du Concorde aurait pour conséquence de détériorer l'équilibre financier de British Airways. Enfin, il n'était pas certain que l'avion, compte-tenu de son niveau de bruit, soit autorisé à atterrir à New York, Tokio (*sic.*) et Sydney »⁵⁶.

⁵⁵ Touscoz Jean, « La coopération aéronautique franco-britannique : l'affaire Concorde », in *Annuaire français de droit international*, vol. 11, 1965, p.14.

⁵⁶ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Jacques de Beaumarchais, au service des Affaires générales, du 19/03/1974.

Plusieurs raisons, à la fois économiques et écologiques, sont donc évoquées par le ministre et laissent penser qu'un retrait serait envisagé Outre-Manche. Néanmoins, cette idée est nuancée par l'ambassadeur :

« Malgré l'aspect négatifs (*sic.*) de cette déclaration que relève la presse du 19 mars – mon télégramme suivant – il me paraît excessif d'en conclure que le gouvernement travailliste se propose d'abandonner le programme Concorde »⁵⁷.

De plus, il semblerait que, selon l'ambassadeur, cette position du gouvernement relève d'une stratégie politique afin d'apaiser les tensions en Grande-Bretagne. Il évoque notamment le fait que le gouvernement est « soucieux de montrer au pays qu'il prend les problèmes à bras le corps »⁵⁸, qu'il s'assure « un succès d'opinion en critiquant la gestion antérieure du programme Concorde [...] et en rejoignant le camp des détracteurs du projet, majoritaire en Grande-Bretagne »⁵⁹. De même, il précise que cette position permet au ministre d'annihiler la campagne anti-Concorde dans les médias britanniques⁶⁰. Enfin, un dernier argument de l'ambassadeur laisse penser que les propos de Tony Benn ne sont qu'une stratégie politique : « Par ailleurs, on peut douter que le secrétaire d'État à l'industrie, député de Bristol, en abandonnant le projet accepte de mettre son siège en péril. Ceci paraît d'autant moins probable que de nouvelles élections peuvent avoir lieu à brève échéance »⁶¹.

Pour l'ambassadeur, le ministre ne risquerait pas son poste de député en abandonnant le programme d'autant que la ville de Bristol participe activement à son développement. Dès lors, il est probable que la Grande-Bretagne reste dans le programme, confirmant alors que cette histoire n'était qu'une simple allégation. Pour autant, bien qu'au stade de rumeurs, ces déclarations suscitent une vague d'inquiétudes et réactions aussi bien en France qu'en Grande-Bretagne. Le 23 mai

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ *Ibid.*

⁵⁹ *Ibid.*

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ *Ibid.*

1974, Jacques de Beaumarchais informe le service des Affaires générales que la BAC et les syndicats d'ouvriers ont répondu aux déclarations du ministre :

« Quoi qu'il en soit, les défenseurs de Concorde et notamment B.A.C. et les syndicats intensifient leur campagne en faveur de la poursuite du programme. Quelques centaines d'ouvriers de BAC sont venus manifester aujourd'hui à Downing Street, tandis que leur entreprise publiait un nouveau rapport indiquant que l'abandon du projet entraînerait des charges voisines de 600 millions de livres et non d'une centaine comme l'avait indiqué M. Benn »⁶².

Ce passage montre qu'une défense britannique du programme regroupant plusieurs actions à l'instar des manifestations ou encore de publication d'argumentaires est organisé pour soutenir le programme. Pour BAC, l'arrêt du programme serait encore plus coûteux que sa poursuite. Il est donc nécessaire de le préserver. Le 15 juillet 1974, la Grande-Bretagne affirme qu'il n'y a que 3 hypothèses possibles pour la suite de Concorde, qu'Adrien Motel décrit :

« Londres expose ses trois hypothèses quant à l'avenir du supersonique. Soit les 16 *Concorde* en production sont exploités paritairement par Air France et British Airways et le programme est terminé. Soit les constructeurs proposent une deuxième version de *Concorde*, avec un meilleur rayon d'action et moins de nuisances sonores, sans que le gouvernement ne finance les recherches. Soit, enfin, les Britanniques abandonnent l'aventure et renoncent à l'exploitation sous les couleurs de British Airways »⁶³.

De ces trois hypothèses, seule la première paraît plus optimiste. Elle n'implique pas de dépenses supplémentaires des gouvernements mais renonce aux ventes à d'autres compagnies aériennes. La deuxième impliquerait des coûts tels qu'ils risqueraient de causer la faillite des industriels. La dernière option implique un arrêt immédiat pour la Grande-Bretagne et laisserait la France seule à bord, ce qui plus tard causera inévitablement la fin du programme. Les partenaires doivent

⁶² CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Jacques de Beaumarchais, au service des Affaires générales, du 23/05/1974.

⁶³ Motel Adrien, *Concorde*, *op.cit.*.p.94.

donc s'entendre sur l'une de ces solutions. Adrien Motel explique que la première option est celle retenue⁶⁴. La décision est donc prise, Concorde sera achevé et mis en service par Air France et British Airways uniquement. Si les Britanniques ont eu plusieurs phases de doutes ou d'incertitudes face au programme, ce n'est pas le cas des Français qui n'ont jamais officiellement déclaré vouloir se retirer du programme. Toutefois, un télégramme daté du 7 février 1974, rédigé par Jacques de Beaumarchais, informe le service des Affaires générales d'une rumeur parue en Grande-Bretagne et qui abordait un potentiel retrait français :

« Plusieurs quotidiens britanniques du 7 février évoquent, [...] les conclusions du rapport de l'ingénieur général Bloch sur le Concorde. Ainsi, le *Financial Times* indique que ce rapport concluerait (*sic.*) à la nécessité d'abandonner le programme actuel pour développer avec les États-Unis un " Super Concorde ". Selon le *Daily Express*, la France aurait déjà demandé le concours des États-Unis »⁶⁵.

Dans un premier temps, cette rumeur indique que le programme devrait être abandonné ou entièrement refait. De plus, elle aborde le potentiel développement de cette nouvelle version entre la France et les États-Unis. Cette rumeur impliquerait alors un retrait français du programme et donc un abandon de son partenaire historique au profit d'un autre qui serait plus performant encore. Dès lors, l'on peut supposer qu'avec un retrait dans ces conditions, la France aurait rencontré les mêmes difficultés que son partenaire dix ans auparavant. À savoir qu'elle n'aurait pas eu de rupture du contrat à l'amiable et qu'elle aurait été soumise aux mêmes sanctions juridiques ou économiques que la Grande-Bretagne en 1964. Dans cette hypothèse, et au vu des risques encourus, il est peu probable que le gouvernement français agisse de cette manière.

Au-delà des crises politiques liées principalement aux coûts de développement, ce sont des crises sociales que Concorde a rencontrées. Il a notamment fait l'objet de manifestations hostiles en raison de la pollution sonore et

⁶⁴ Motel Adrien, *Concorde*, *op.cit.*, p.95.

⁶⁵ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Jacques de Beaumarchais, au service des Affaires générales, du 07/02/1974.

atmosphérique produite et ce, dans plusieurs États comme la France, la Grande-Bretagne et les États-Unis. De nombreuses plaintes des riverains, habitants à proximité des usines de production ou sous le couloir aérien dédié aux essais en vol et au service régulier, parviennent aux responsables du programme. En 1969, des manifestations ont lieu en Grande-Bretagne pour tenter de faire interdire le projet. Le 10 février 1969, le journal *Le Monde* publie l'article : « La campagne contre Concorde se développe en Grande-Bretagne ». Dans cet écrit, le journaliste relate les évènements :

« À quelques semaines des premiers essais de Concorde, les adversaires du projet accomplissent un ultime effort pour tenter d'obtenir son abandon. Ainsi lundi matin, sous le titre " Concorde doit-il être abandonné ? ", le " *Guardian* " publie une page entière de publicité payée par l'association dite Projet anti-Concorde »⁶⁶.

En acquérant le soutien du public, l'association pense pouvoir faire pression sur le gouvernement britannique. La suite de l'article relate les arguments mis en avant par l'association pour faire annuler le programme :

« Cette association, qui groupe un certain nombre de professeurs d'universités, d'ecclésiastiques, de parlementaires, d'écrivains et de journalistes, travaille en liaison avec des associations françaises et britanniques dénonçant le bruit ou plutôt le " bang " des appareils supersoniques. [...] Mais dans l'immédiat, l'association, une fois de plus, dénonce le prix énorme et croissant de l'appareil franco-britannique, qui selon ses adversaires, va léser d'autres secteurs plus utiles et plus importants pour les citoyens dont la sécurité et la santé seront affectées par le bruit et par les pollutions de l'atmosphère »⁶⁷.

Les arguments évoqués sont plutôt d'ordre économique et social. Ils concernent la santé, la sécurité ou encore les finances publiques des Britanniques. Bien que ces arguments aient été à plusieurs reprises démentis par les experts, le

⁶⁶« La campagne contre Concorde se développe en Grande-Bretagne », *Le Monde*, 10/02/1969.

⁶⁷ *Ibid.*

journaliste explique que l'association, qu'il qualifie de « lobby anti-Concorde »⁶⁸, cherche « un prétexte pour justifier l'annulation du projet »⁶⁹. Par ailleurs, l'on remarque que cette association ne regroupe qu'une partie de la société plus élitaire, ayant une instruction plus approfondie et des revenus, en dehors des ecclésiastiques, plus importants qu'une majeure partie de la population. Pour l'essentiel des manifestants, ce statut correspond au cœur de cible du supersonique et leur permettrait d'utiliser régulièrement Concorde pour voyager. Dès lors, il paraît surprenant de constater que c'est ce même groupe social qui le rejette et que le reste de la société, qui ne peut y accéder, est le plus fervent soutien du programme. Cette adhésion populaire s'explique par l'implication directe de cette partie de la société dans la construction de l'appareil. Les ouvriers éprouvent une vive fierté face à leur contribution à cette prouesse technologique.

D'autres manifestations sont organisées tout au long du développement du programme mais également pendant la phase commerciale. Au cours de l'année 1983, l'île de Jersey s'est plainte auprès de différentes autorités des nuisances produites par Concorde lors du survol de l'île. Les archives diplomatiques conservent une lettre d'un des riverains, M. Gérard Baudains, datée du 13 décembre 1983 :

« Je suis malade et fatigué des bangs soniques qui se produisent fréquemment et principalement entre 21h05 et 21h15 avec une intensité suffisante pour faire vibrer les grandes portes et exercer une pression sur le toit de mon atelier. On peut réellement entendre le toit craquer sous la pression. Ce soir, le 13 décembre, deux bangs à 21h10 m'ont réellement fait mal aux tympans, comme ce que l'on ressent dans un avion au décollage. J'aimerais savoir quelles mesures sont prises pour faire cesser cette nuisance. On s'inquiète particulièrement des dommages matériels car, à ma connaissance, de tels dommages ne sont pas couverts par l'assurance »⁷⁰.

⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁹ *Ibid.*

⁷⁰ « I am sick and tired of the sonic booms which occur frequently and mainly around 21 - 05 to 21 - 15 hours st (*sic.*) an intensity sufficient to rattle the large doors and put strain on the roof of my

En 1983, l'île est survolée deux fois par jour, soit quatorze passages hebdomadaires, par les appareils dans le cadre des vols Paris-New York. Cette plainte est un exemple parmi d'autres et montre que Concorde ne fait pas l'unanimité auprès des riverains qui subissent les nuisances provoquées par l'appareil. Un autre courrier, également conservé dans les archives diplomatiques, fait suite à cette plainte. Il est rédigé le 20 décembre 1983 par M. Mellor, directeur de l'aéroport de Jersey, et adressé au responsable des opérations aériennes chez Air France, M. Myhill. L'auteur y évoque la situation des riverains à Jersey et reprend les éléments de la plainte de M. Baudains. Il mentionne notamment les « perturbations considérables [...] provenant généralement des bangs secondaires [...] émis par des avions Concorde d'Air France en provenance d'Amérique du Nord et à destination de Paris »⁷¹.

En débutant sa lettre par « Ces dernières semaines », il signale à son interlocuteur que cette situation dure depuis un certain déjà justifiant dès lors, sa prise de contact. Dans un deuxième temps, il mentionne les conditions météorologiques spécifiques à l'île :

« Bien que la communauté locale de Jersey soit généralement consciente que les conditions atmosphériques, particulièrement pendant les mois d'hiver, peuvent provoquer des bangs secondaires "réfléchis", la situation de ces dernières semaines est devenue, de l'avis d'un certain nombre de personnes sur l'île, tout à fait intolérable »⁷².

workshop. One can actually hear the roof creaking under the pressure. Tonight, the 13th. December, two bangs at 21-10 hours, actually hurt my eardrums such as on experiences when in a climbing aircraft. I would like to know what steps are being taken to stop this annoyance. One is particularly worried about damage to property because to my knowledge, such damage is not covered by insurance », CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/9/56, lettre de M. Gérard Baudains, du 13/12/1983.

⁷¹ « In recent weeks, Jersey has experienced considerable disturbance every evening at approximately 21-05 hours GMT, from generally secondary booms and on one of two occasions what I am quite satisfied have been primary booms which have emanated from Air France Concorde aircraft inbound to Paris from North America », CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/9/56, lettre du directeur de l'aéroport de Jersey, M. Mellor, au responsable des opérations aériennes chez Air France, M. Myhill, du 20/12/1983.

⁷² « Whilst the local community in Jersey is generally aware that atmospheric conditions, particularly in the winter months, can cause "reflected" secondary booms, the situation in recent weeks has, in the opinion of a number of people in the Island, now become quite intolerable », *Ibid.*

Ainsi, le directeur rappelle que les habitants, qui sont conscients de cette situation, et qui jusqu'ici la tolérait, ne peuvent désormais plus la supporter. Face à cela, et avec l'appui de son argumentation, le directeur tente de trouver une solution afin de réduire ces nuisances sur l'île.

« En conséquence, je vous serais très reconnaissant de bien vouloir faire mener une enquête immédiate, en vue d'établir, par exemple, si le point de décélération du supersonique au subsonique a récemment été modifié ou non. S'il n'y a effectivement eu aucun changement, alors il me semble clairement que la seule façon de surmonter le problème actuel rencontré à Jersey, et qui est devenu totalement inacceptable, est de déplacer le point de décélération du supersonique au subsonique beaucoup plus à l'ouest que sa position actuelle »⁷³.

Une des solutions proposées par le directeur fait écho à celle évoquée par le consul de France aux Iles anglo-normandes, M. Jean Chauvin. Dans son télégramme adressé à l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, M. Emmanuel Jacquin de Margerie, le consul fait référence à un évènement similaire ayant eu lieu quelques années auparavant. Il y mentionne la solution qui avait pu être mise en place :

« Les autorités jersiaises s'étaient déjà plaintes, vers la fin de l'année 1981, des bangs provoquées par le Concorde. Elles avaient alors obtenu, [...], que cet appareil procède à son approche de Paris, dans une région située à " 50 miles plus au sud ", et de Février 1981 à Décembre 1983 aucune plainte n'avait été enregistrée »⁷⁴.

Le consul suggère alors que cette même action puisse de nouveau être instaurée afin de soulager l'île. Les archives consultées ne permettent pas de

⁷³ « Accordingly, I would be most grateful if you would arrange for an immediate investigation to be carried out, with a view to establishing, for example, whether or not the supersonic to subsonic deceleration point has recently been changed. If there have not, in fact, been any changes then clearly it seems time that the only way that the present problem being experienced in Jersey and which has become totally unacceptable, can be overcome, is by the supersonic to subsonic deceleration point being moved much further to the west than its present position », *Ibid.*

⁷⁴ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/9/56, télégramme du consul de France aux Iles anglo-normandes, Jean Chauvin, à l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Emmanuel Jacquin de Margerie, du 29/12/1983.

déterminer si cette solution a été effectivement appliquée ou si une autre a été mise en place. Néanmoins, l'on peut supposer que la situation s'est apaisée puisque aucune autre plainte postérieure à cette date n'a été trouvée lors de la consultation des documents.

Outre-Atlantique, les évènements diffèrent, en particulier autour de la ville de New York, qui voit ses habitants manifester contre l'arrivée du supersonique. À partir de 1976, date à laquelle la PONYA décide d'interdire l'Oiseau blanc à l'aéroport international de New York John F. Kennedy, plusieurs manifestations anti-Concorde sont relatées par les services diplomatiques français. Gérard Gaussen, consul général de France à New York, fait état, tout au long de l'année 1976-1977, de celles-ci. Le 23 février 1976, il informe le service des Affaires générales, qu'une manifestation importante s'est tenue la veille à proximité de l'aéroport :

« Les adversaires du Concorde ont organisé dimanche dernier 22 février une manifestation aux alentours de l'aérodrome de Kennedy. Plus de 1500 voitures portant des panneaux réclamant l'interdiction de l'avion franco-britannique ont provoqué un embouteillage monstre aux abords de l'aéroport pendant plus de deux heures. M. Levinson, président d'une association d'environnementalistes qui avait organisé la manifestation, a déclaré aux journalistes que les protestataires pourraient aisément mettre les pistes d'atterrissement hors d'usage en y renversant du sable ou des voitures et que de nouvelles manifestations seraient organisées ultérieurement »⁷⁵.

Le télégramme du consul révèle que cette manifestation rassemblant plus de 1500 voitures, et donc certainement plus de 1500 personnes, n'est que le début d'une longue série. L'on constate ainsi la présence d'une forme de soutien des manifestants envers la décision de la PONYA. Ces deux groupes œuvrent ensemble dans un seul objectif. Cette forte opposition au programme se retrouve également chez les parlementaires, députés et gouverneurs qui apportent leur soutien au

⁷⁵ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, télégramme du consul général de France à New York, Gérard Gaussen, au service des Affaires générales, du 23/02/1976.

mouvement. C'est notamment le cas du gouverneur Carey qui a déclaré, selon le consul : « Qu'il emploierait tous ses efforts pour empêcher Concorde d'atterrir " tant que celui-ci n'aurait pas souscrit aux conditions requises pour ne pas compromettre la santé des New-Yorkais " »⁷⁶. Une semaine après ce premier évènement, une deuxième manifestation, plus faible en nombre, est rapportée par le consul. Il explique qu'environ 500 voitures se sont rassemblées autour de l'aéroport JFK pour « pour protester contre un éventuel atterrissage du Concorde »⁷⁷. L'on s'aperçoit, ici, que le mouvement perd déjà de l'ampleur. Toutefois, ce n'est pas l'élément principal du télégramme du consul. En effet, celui-ci évoque les propos et recommandations d'une autre association œuvrant pour les besoins de la ville :

« De son côté l'association pour l'amélioration de la ville de New York, organisme indépendant regroupant des hommes d'affaires de la métropole et que dirige M. Lewis Rudin a écrit au gouverneur Carey pour lui demander d'autoriser l'appareil supersonique à se poser sur l'aéroport Kennedy pour une période d'essais : " nous estimons, dit-il dans sa lettre, que le nombre limité de vols d'essais maintenant approuvé est la seule façon raisonnable de déterminer les effets réels du Concorde sur l'environnement et sur notre économie. Cet appareil peut aider New York en stimulant les voyages d'affaires internationaux. Interdire le Concorde risque d'aggraver la situation économique déjà défaillante de notre ville. New York ne peut tourner le dos au progrès " »⁷⁸.

Dans ces deux télégrammes, deux visions s'opposent. D'un côté, celle des manifestants qui met en avant des arguments d'ordre écologiques et sanitaires pour faire interdire l'appareil. De l'autre, la vision capitaliste qui voit en l'Oiseau blanc, un outil économique permettant de contribuer au développement de la métropole et de son rayonnement à l'international en axant sa communication sur le progrès

⁷⁶ *Ibid.*

⁷⁷ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, télégramme du consul général de France, Gérard Gaussen, au service des Affaires générales, du 01/03/1976.

⁷⁸ *Ibid.*

technologique. De ce fait, ce parallèle entre les points de vue révèle que les New Yorkais ne sont pas tous unanimes vis-à-vis du sort de Concorde.

Les années 1976 et 1977 sont marquées par un certain nombre de mouvements anti-Concorde, à l'image des manifestations du 3 avril 1976⁷⁹ et du 15 mai 1977⁸⁰. Toutefois, en 1977, le mouvement paraît s'essouffler. Dans son télégramme du 21 novembre 1977, M. Gaußen, relate l'échec d'une manifestation :

« La manifestation anti-Concorde programmée hier par les associations de riverains de l'aéroport Kennedy aura tourné court. Quelque 250 véhicules seulement ont tenté en vain de paralyser les accès courts de l'aéroport. [...] Cette démonstration annoncée depuis le début du mois, constitue un échec pour M. Bryan Levinson et Mme. Carol Berman, présidents des deux plus actives associations anti-Concorde »⁸¹.

Si les objectifs et arguments des « lobby anti-Concorde » restent inchangés, le mouvement, lui, perd de sa force et de l'ampleur puisque de moins en moins de manifestants se rassemblent. Ce désintérêt progressif pour cette lutte est à mettre en parallèle avec les actions en justice du supersonique. En effet, à mesure que Concorde remporte les batailles juridiques et gagne du terrain dans l'opinion publique avec les tournées promotionnelles, les manifestations semblent perdre en intensité. D'autant plus que Concorde est officiellement autorisé à atterrir à New York en octobre 1977, le premier vol régulier a, quant à lui, eu lieu le lendemain de cette manifestation, le 22 novembre 1977. Le consul mentionne également qu'à l'occasion de l'ouverture de vols réguliers de Concorde à New York, des manifestations seront organisées : « Dans l'immédiat, d'après ce qui m'a été indiqué, on peut s'attendre demain à quelques démonstrations symboliques à

⁷⁹ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, télégramme du consul général de France, Gérard Gaußen, au service des Affaires générales, du 31/03/1976.

⁸⁰ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme du conseiller à l'ambassade de France, M. Bayens, au service des Affaires générales, du 16/05/1977.

⁸¹ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme du consul général de France, Gérard Gaußen, au service des Affaires générales, du 21/11/1977.

Kennedy-Airport au moment de l'arrivée de Concorde à New York et peut être aussi devant le Waldorf-Astoria »⁸².

L'atterrissement de l'Oiseau blanc signe définitivement la défaite des manifestants dans cette lutte mais n'entraîne pas pour autant l'arrêt des manifestations. Par ailleurs, cet arc judiciaire⁸³ représente une importante victoire pour le supersonique. Néanmoins, ce n'est pas la seule. L'aventure Concorde n'est pas uniquement ponctuée d'échecs, elle a également rencontré plusieurs succès. La consultation des archives diplomatiques révèle que les échecs du programme sont davantage mis en lumière que les réussites. Cela s'explique par le fait que les succès sont souvent évoqués brièvement par les diplomates notamment parce qu'ils ne nécessitent pas une intervention de leur part pour contribuer à la résolution d'une situation donnée. Seule exception, les vols promotionnels qui font l'objet de rapports détaillés. À l'inverse, les difficultés et les échecs sont visés par des rapports, des dossiers analytiques, des réunions et des télégrammes. Cela est dû en partie à l'envergure de ce programme et au rayonnement national qu'il implique, des éléments cruciaux pour la diplomatie. Pour autant, cela ne signifie pas que Concorde n'a pas connu de moments de gloire, des réussites ou des records. Toutefois, ces faits sont principalement relatés par les acteurs de ces succès, tels que les pilotes ou les ingénieurs, des historiens et des chercheurs ayant étudié l'histoire du programme ou encore les musées qui conservent, aujourd'hui, les appareils. Par ailleurs, cela ne veut pas dire que les diplomates n'ont pas contribué aux succès des programmes. Ils en ont été les artisans, au même titre que les industriels et les États. Ils ont notamment eu une importance capitale dans l'ouverture des lignes aériennes des compagnies aériennes, en particulier lorsque celles-ci rencontraient des difficultés avec les autorités locales.

Au cours de l'année 1978, d'importantes négociations gouvernementales ont lieu entre la France et les États-Unis autour de l'extension de ligne Paris – Washington à Mexico par la compagnie Air France et de la ligne Paris-Genève-Nice

⁸² *Ibid.*

⁸³ Ce point fera l'objet d'une étude plus approfondie au cours de la partie 3 « La diplomatie aérienne civile au cœur de la concurrence industrielle », p.165.

pour la compagnie américaine TWA. Les États-Unis sont les premiers à ouvrir les négociations et demandent auprès des autorités françaises, un prolongement des droits aériens de TWA pour sa liaison Paris-Genève-Nice. En contrepartie, ils proposent d'octroyer des droits similaires à l'une des compagnies françaises de leur choix. Cette proposition américaine est transmise par Philippe Cuvillier, alors directeur du pôle Amérique au ministère des Affaires étrangères, à l'ambassadeur de France aux États-Unis, François Lefebvre de Laboulaye, le 20 février 1978⁸⁴. Toutefois, il n'est pas encore question de Concorde. En réponse à cette demande, Philippe Cuvillier informe l'ambassadeur de la teneur de la proposition française :

« La desserte de Mexico via Washington (sans droits de trafic entre ces deux villes) étant, comme vous le savez, essentielle à la rentabilisation de la ligne d'Air France en Concorde Paris-Washington, il a été décidé de proposer aux autorités américaines un échange sur les bases suivantes : maintien au-delà du 31 mars prochain de l'autorisation en vertu de laquelle la TWA dessert Nice via Genève sans droits de trafic entre ces deux villes, en échange de l'octroi à Air France du droit de desservir Mexico via Washington (sans droits de trafic entre ces deux villes) par prolongement sur la capitale mexicaine de la ligne en Concorde Paris-Washington à compter du 1^{er} avril prochain »⁸⁵.

Si en apparence l'échange proposé par la France semble équitable. Il est en réalité plus difficile pour les autorités américaines d'accepter cette proposition en raison du caractère supersonique de l'appareil et des normes anti-bruit en vigueur. Néanmoins, ce sont elles qui sont à l'origine de ce marché, offrant dès lors la possibilité à la France d'étendre la ligne aérienne d'Air France jusqu'à Mexico, ce qui impliquerait de survoler le territoire américain. Dans son télégramme du 3 mars 1978, François Lefebvre de Laboulaye, ambassadeur de France aux États-Unis, informe le service des Affaires générales que l'offre a été acceptée par les États-

⁸⁴ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme du directeur du pôle Amérique au ministère des Affaires étrangères, à l'ambassadeur de France aux États-Unis, François Lefebvre de Laboulaye, du 20/02/1978.

⁸⁵ *Ibid.*

Unis⁸⁶. Il précise cependant que ces derniers souhaitent obtenir un accord plus large encore :

« La note du département d'État, nous dit-on, proposera que l'arrangement ci-dessus s'insère, par exemple par la voie d'un échange de lettres, dans un échange général de droits de 5èmes libertés (Blind sectors) entre la France et les États-Unis, l'opportunité d'utiliser les possibilités ainsi ouvertes étant laissée à l'appréciation des compagnies aériennes. En réponse à une question de notre part, notre interlocuteur nous a précisé cependant qu'aux termes de la proposition du département d'État, l'échange spécifique de droits sur Genève-Nice et Washington-Mexico ne serait pas indissociable d'un accord éventuel sur la généralisation des 5èmes libertés entre les deux pays »⁸⁷.

Les 5èmes libertés correspondent au « droit et privilège accordé par un pays à un autre, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer et d'embarquer, dans le territoire du premier pays, du trafic en provenance ou à destination d'un pays non membre de l'UE »⁸⁸. Ici, cette définition est postérieure aux évènements de 1978. Néanmoins, le principe des 5èmes libertés n'a pas évolué depuis 1946, date de l' « Accord relatif aux services aériens du 27 mars 1946 entre les États-Unis d'Amérique et la France ». Avec cette généralisation de ce principe, les États-Unis souhaitent obtenir plus d'opportunités d'échanges pour ses compagnies aériennes. Le télégramme de M. Laboulaye, du 29 mars 1978, apporte des précisions supplémentaires concernant la réponse américaine :

« Le directeur des transports du département d'État a fait observer d'autre part que la réponse qu'il nous remettait concernait uniquement la question de l'échange des droits, " pour une période temporaire ", dans le cadre de l'accord aérien de 1946 amendé, et était muette sur le caractère supersonique des vols envisagés par Air France. Il appartenait à la compagnie nationale

⁸⁶ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, François Lefebvre de Laboulaye, au service des Affaires générales, du 03/03/1978.

⁸⁷ *Ibid.*

⁸⁸ Informations disponibles sur EUR-Lex, page Internet consultée le 09/05/2025 et accessible à l'adresse : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=LEGISSUM:l24483>

de faire les démarches nécessaires à l'obtention de la certification requise auprès de la Federal Aviation Administration. Le département d'État pour sa part était disposé, en cas de besoin, à appuyer fermement notre requête »⁸⁹.

L'autorisation du département d'État n'est qu'un accord de principe qui ne garantit pas l'acceptation du projet français. Or, il semblerait, qu'à travers cette démarche, une stratégie potentielle de la part des autorités américaines soit mise en œuvre. En effet, en donnant son accord de principe, les États-Unis sont conscients que cela ne signifie pas que la ligne aérienne d'Air France sera effectivement étendue. Pour autant, ils montrent qu'ils sont investis et ne laissent « aucun doute quant à la volonté de l'administration américaine d'aller de l'avant dans cette voie »⁹⁰ afin d'obtenir l'accord du gouvernement français. Les négociations sont donc déséquilibrées puisque la France doit faire des démarches plus importantes encore que les États-Unis pour un accord qui, à l'origine, était similaire. Ce contexte met en évidence un problème majeur pour les négociations. En ne précisant pas si le caractère supersonique des vols pourrait être inclus dans leur réponse, les autorités américaines créent un doute quant à l'équité de cet échange. Concorde étant potentiellement soumis aux futures réglementations américaines en matière de nuisances sonores, cette réponse ambiguë inquiète le gouvernement français. Cette omission devient alors un point de bascule dans les négociations qui semblent désormais monter en intensité. Le 30 mars 1978, M. Laboulaye transmet un télégramme au service des Affaires générales, dans lequel il analyse les propos de M. Atwood et les informations qu'il a, entre temps, collectées :

« Comme pouvaient le laisser craindre les propos ambigus tenus par M. Atwood quant à la nécessité pour Air France d'obtenir l'aval de la Federal Aviation Administration pour la mise en service du Concorde entre Washington et Mexico. Il apparait que les droits nus consentis à la compagnie nationale entre ces deux villes aux termes de la note du

⁸⁹ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, au service des Affaires générales, du 29/03/1978.

⁹⁰ *Ibid.*

département d’État du 29 mars ont un caractère largement théorique. [...]

Vérification faite auprès de la FAA, cette restriction signifie en fait que l’autorisation accordée ne suffit pas au stade actuel à permettre la prolongation des vols Concorde sur Mexico »⁹¹.

Les précisions apportées par l’ambassadeur confirment l’hypothèse d’une stratégie américaine visant à obtenir la prolongation des droits aériens pour TWA sans garantir l’extension de la ligne d’Air France. Par ailleurs, l’ambassadeur explique que Concorde n’est, pour le moment, autorisé à effectuer des vols expérimentaux entre Paris-New York et Londres-New York. Cette réglementation restera en vigueur jusqu’à la mise en application des normes de bruit des appareils supersoniques⁹². Pour l’ambassadeur, cette situation révèle que « l’échange de droits nus accepté par le département d’État constituerait bien pour nous un marché de dupes »⁹³. Il poursuit : « les autorités aéronautiques américaines sachant pertinemment que l’accord donné ne vaut pas modification des spécifications opérationnelles nécessaires à l’exploitation de Concorde »⁹⁴. Ainsi, la situation semble évoluer vers un conflit diplomatique. Les autorités françaises pensant pouvoir avoir l’occasion de développer la ligne de Concorde jusqu’à Mexico s’aperçoivent finalement d’une manipulation venant de l’administration américaine. En réaction, M. Laboulaye rapporte les propos échangés avec les Américains :

« Le conseiller aux transports de cette ambassade a été amené à avertir ses interlocuteurs que la solution que nous avions proposée s’entendait sur une base de réciprocité effective et qu’il importait que celle-ci fut assurée très rapidement, faute de quoi l’autorisation donnée par les autorités françaises à TWA de continuer l’exploitation de sa ligne Paris-Genève-Nice risquerait fort d’être rapportée »⁹⁵.

⁹¹ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme de l’ambassadeur de France aux États-Unis, au service des Affaires générales, du 30/03/1978.

⁹² *Ibid.*

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ *Ibid.*

⁹⁵ *Ibid.*

Il y a donc une escalade dans ces négociations puisque des menaces d'annulation des droits aériens de TWA, et par extension de ce marché, sont avancées. Cette pression exercée est accompagnée, peu de temps après, le 11 avril 1978, d'un échange entre M. Lansalot Basou, conseiller aux transports de l'ambassade de France et M. Johnston, chargé des questions de transport au comité des Affaires intérieures de la Maison Blanche⁹⁶. Durant cet échange, M. Lansalot Basou a exprimé ces regrets concernant la situation de Concorde et a mis en avant les incohérences dans les décisions américaines :

« Il a souligné aussi combien le fait de lier l'autorisation permanente d'exploitation de Concorde à l'adoption de la réglementation sur le bruit lui paraissait susceptible de créer de nouveaux problèmes en raison des procédures judiciaires dont cette réglementation ne manquerait pas de faire l'objet. M. Lansalot Basou a enfin rappelé que les règles de bruit des avions subsoniques édictées en 1969 (quatorze ans après le début d'exploitation des 707 et des DC 8) ne leur seront applicables qu'en 1985, soit 16 ans après leur publication et 30 ans après la mise en service des appareils. Les 707 construits depuis 1974 doivent observer ces règles, mais ont donc bénéficié d'un délai de 19 ans »⁹⁷.

Cet extrait révèle que les réglementations américaines semblent spécifiquement cibler Concorde. Pour étayer cela, la stratégie argumentative de M. Lansalot Basou se base sur une comparaison historique des traitements réservés aux appareils américains et européens. Il appelle également à la cohérence et à l'équité dans l'application de ces traitements. En effet, bien que certaines normes relatives aux nuisances sonores devraient, en principe, s'appliquer à tous les appareils, les avions américains bénéficient de priviléges et de délais supplémentaires pour leur mise en conformité, avantages refusés à Concorde. Par ce rappel des faits, il cherche à démontrer qu'il serait injuste de conditionner l'autorisation permanente d'atterrissement du Concorde à l'adoption immédiate de

⁹⁶ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/476, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, François Lefebvre de Laboulaye, au service des Affaires générales, du 11/04/1978.

⁹⁷ *Ibid.*

nouvelles règles, surtout si celles-ci sont conçues en fonction de l’Oiseau blanc, seul appareil civil supersonique. Cette position américaine suggère une forme de protectionnisme, à la fois politique et économique, où les règles seraient appliquées avec plus de rigueur aux appareils étrangers que nationaux. Cependant, si l’on se place d’un point de vue américain, l’on s’aperçoit que cette stratégie perçue par la diplomatie française, n’est peut-être pas si évidente que cela. En effet, dans l’attente d’une nouvelle réglementation, les diplomates américains adoptent une approche prudente dans le déroulement des négociations afin de se prémunir contre d’éventuelles erreurs. Cet exemple illustre l’interdépendance des dossiers dans la diplomatie aérienne, où l’extension des droits d’une compagnie aérienne pour un État peut être liée à l’octroi de droits réciproques pour le second. Ce point souligne l’aspect de négociations et de compromis dans cette diplomatie aérienne, et dans la diplomatie au sens large. L’implication et le travail des diplomates ont été importants. Ces derniers ont mené de nombreuses négociations, recourant parfois aux pressions diplomatiques pour obtenir l’extension de la ligne d’Air France conformément aux termes initiaux du marché. Par ailleurs, bien que les archives consultées ne mentionnent pas la résolution de cet incident, l’on peut supposer qu’un accord a été trouvé puisque la ligne a été officialisée en septembre 1978 et est restée opérationnelle jusqu’en novembre 1982.

En dehors de ce dossier, les autres ouvertures de lignes aériennes n’ont, d’après la consultation des archives effectuées, eu aucune incidence particulière contrairement au cas précédent. Un télégramme cependant, mentionne l’ouverture de la ligne Londres – Bahreïn – Singapour, le 24 octobre 1977, « après plusieurs mois de négociations secrètes »⁹⁸. M. Jacques Gasseau, ambassadeur de France à Singapour, précise qu’il s’agit d’un événement exceptionnel :

« Cet accord que M. J.Y.M. Pillay, président de la SIA, a qualifié d’historique, ouvre désormais les portes de l’Extrême-Orient au supersonique franco-anglais. Telle est bien la signification capitale de l’événement. Il fallait que Concorde vienne à Singapour et peu importe que

⁹⁸ CADN, fonds de l’ambassade de France à Londres, 378PO/8/476, télégramme de l’ambassadeur de France à Singapour, Jacques Gasseau, au service des Affaires générales, du 25/10/1977.

ce soit la société britannique plutôt que l'Aérospatiale qui enlève en définitive le marché, puisque l'opération devrait normalement se révéler à terme payante pour les deux co-constructeurs ».

Ce passage laisse transparaître l'engouement de l'ambassadeur qui souligne le caractère historique du contrat. Il met également en avant le caractère européen du programme et ce, jusque dans les signatures des accords rappelant ainsi que chaque ligne ouverte ou appareil vendu par l'une des compagnies aériennes partenaires est une victoire pour l'ensemble du programme. Si l'implication diplomatique de l'ambassadeur français diffère de celle observée dans le cas précédent, son enthousiasme témoigne d'un soutien politique important. Il s'agit d'une implication émotionnelle et personnelle du diplomate plutôt que d'une véritable contribution diplomatique de sa part. Toutefois, même si les archives consultées ne mentionnent pas véritablement la teneur des discussions entre British Airways et Singapore Airlines, l'on peut supposer que les diplomates ont facilité l'aboutissement d'un accord entre les compagnies aériennes. Au total, ce sont 10 lignes aériennes régulières qui ont été ouvertes par les compagnies aériennes et le concours, dans certains cas, des ambassadeurs. Air France a ouvert cinq lignes régulières au départ de Paris et à destination de New York, Rio de Janeiro, Caracas, Mexico et Washington. British Airways a, de son côté, ouvert cinq lignes au départ de Londres et à destination de New York, Bahreïn, Washington, Barbade et Singapour. Certaines destinations, notamment celles en Amérique du Nord, marché important pour le Concorde, sont desservies par les deux compagnies. Cependant, par soucis de rentabilité et, au vu des crises traversées par Concorde, la majorité de ces lignes ont été fermées. Seules les lignes desservant New York sont restées ouvertes jusqu'à l'arrêt définitif du programme en 2003.

Au-delà de l'ouverture de ces lignes régulières parcourant le monde d'Est en Ouest, Concorde a établi de nombreux records, notamment de vitesse, et contribué à la concrétisation d'une expérience scientifique inédite. Le 30 juin 1973, le prototype 001 est employé, par la France, pour suivre complètement une éclipse totale de Soleil. Le musée de l'Air et de l'Espace, qui conserve l'appareil, consacre un article à ce sujet :

« Une éclipse totale de soleil se produisit le 30 juin 1973. Du fait de la vitesse que pouvait atteindre le prototype Concorde, un vol supersonique a été organisé afin de "suivre" cette éclipse depuis la stratosphère. L'intérêt pour les chercheurs de l'époque était d'observer le phénomène, non pas pendant 7 mn (durée maximale d'observation d'une éclipse depuis le sol terrestre), mais pour une durée plus de dix fois supérieure, soit 74 mn. En effet, en volant à Mach II, Concorde pouvait suivre la Terre dans sa rotation, et ainsi proposer une observation beaucoup plus longue en restant dans l'ombre créée par la Lune »⁹⁹.

Cet évènement spectaculaire a eu deux importances. En premier lieu, il visait à contribué une avancée scientifique en offrant à des chercheurs la possibilité d'étudier l'éclipse avec une précision inégalée et en toute sécurité. Cependant, les chercheurs ont reconnu plus tard que ce vol, malgré son caractère unique, n'a pas permis une progression de la discipline¹⁰⁰. En second lieu, cette course à l'éclipse a été une opération publicitaire de grande envergure valorisant à la fois les prouesses technologiques de l'appareil – vitrines des capacités industrielles des États partenaires – et le rayonnement international de ces États. Pour Adrien Motel, il s'agit d' « une expérience unique qui assure à la France un prestige scientifique singulier »¹⁰¹. Une deuxième course notable a été organisée pour promouvoir le supersonique outre-Atlantique à l'occasion d'une tournée nord-américaine en juin 1974 :

« [...] *Concorde-102* est invité par la Massachusetts Port Authority aux festivités inaugurales du nouveau complexe aéroportuaire de Boston. Voulue par les constructeurs et organisée par Air France, une compétition particulière s'intercale dans le programme des réjouissances. Elle doit illustrer que le supersonique est l'outil idéal pour gagner du temps. Cette

⁹⁹ Informations disponibles sur Musée Air et Espace, page Internet consultée le 10/05/2025 et accessible à l'adresse : <https://www.museeairespace.fr/aller-plus-haut/collections/bac-sud-aviation-concorde-prototype-001-f-wtss/>

¹⁰⁰ Informations disponibles sur National Geographic, page Internet consultée le 11/05/2025 et accessible à l'adresse : <https://www.nationalgeographic.fr/sciences/insolite-histoire-exploration-en-1973-un-concorde-a-parcouru-lafrigue-a-la-poursuite-eclipse-solaire>

¹⁰¹ Motel Adrien, *Concorde*, *op.cit.*, p.88.

démonstration repose sur un aller-retour Boston-Paris très spécial, suivi par des invités issus de la bonne société bostonienne »¹⁰².

L’invitation des autorités américaines est l’occasion pour Air France et les États partenaires de mettre en place une communication ciblée à l’attention du marché américain. L’objectif est de prouver au public américain que voyager en Concorde permet de gagner du temps. Cette compétition improvisée est une manière originale de prouver la supériorité de l’appareil dans les ciels. Ainsi, les constructeurs et compagnies aériennes cherchent à persuader le public des bénéfices concrets du voyage supersonique. Il y a alors plusieurs enjeux derrière cette compétition. Le premier est d’ordre commercial. Il vise à promouvoir l’appareil aux États-Unis et d’enregistrer des ventes concrètes auprès des compagnies aériennes américaines. Le deuxième est d’ordre technologique en prouvant la supériorité de l’appareil par rapport aux avions subsoniques. Le dernier enjeu est symbolique et vise à marquer les esprits américains par cette compétition singulière. De même, l’inauguration de l’aéroport de Boston sous-entend que celui-ci est moderne. L’invitation reçue par Concorde lui permet de renforcer son image d’appareil à la pointe de la technologie et de la modernité. Dès lors, il apparaît que les deux « acteurs » se rendent mutuellement service et améliorent leur image. En impressionnant l’élite bostonienne et le public américain, cette démonstration de capacité projette une image de sophistication et d’innovation des États partenaires, renforçant ainsi leur capacité de *soft power*. De même, l’implication d’Air France dans l’organisation souligne son ambition en tant qu’acteur majeur de l’aviation de pointe. Cette course est donc une vaste opération de communication pour Concorde. La course a lieu le 17 juin 1978, dont les événements sont relatés par M. Motel :

« À 8h22, heure locale, *Concorde-102* quitte la piste à destination de Paris à l’instant même où un *Boeing 747* d’Air France s’envole de Roissy-Charles-de-Gaulle pour Boston. [...] Deux heures plus tard, les appareils se croisent à la hauteur de la partie occidentale de la mer d’Irlande. Le super-jumbo n’a avalé qu’un millier de kilomètres, quatre fois moins que son rival

¹⁰² Motel Adrien, *Concorde, op.cit.*, p.93.

supersonique ... qui ne tarde pas à se poser à Roissy-CDG, à 16h32, heure de Paris, où s'ensuit son ravitaillement. [...] Il faut 18 minutes pour retrouver [un passager manquant] et enfin procéder au décollage. Deux heures et demie plus tard, *Concorde-102* tutoie Mach 2,12 et rattrape finalement le 747. À 15h50, heure de Boston, le supersonique se pose sur sa piste à Logan sous les ovations d'une foule monumentale, estimée à 100 000 personnes. [...] Onze minutes plus tard, le *Boeing* se pose à son tour »¹⁰³.

L'opération est un succès : le record est établi et la forte affluence témoigne de l'efficacité de la communication. La cible est atteinte avec un fort impact puisque Concorde a battu un appareil américain sur propre sol. Ce choix ne semble pas anodin, compte tenu de la position de Concorde aux États-Unis. Ainsi, l'image et la portée symbolique de cette course semblent être des enjeux majeurs.

Concorde représente ainsi vingt-six années de service commercial, caractérisées par une qualité de service alors inégalée. Il constitue une véritable réussite industrielle et technologique, battant de nombreux records et plaçant la France et la Grande-Bretagne sur le devant de la scène internationale. C'est également une période traversée par de multiples crises – à la fois politiques, économiques, financières et écologiques – aboutissant à un succès commercial mitigé. Concorde est un programme d'envergure dans lequel les ambassadeurs français et britanniques ont été mis à rude épreuve, en particulier aux États-Unis mais qui ont su s'accorder pour vendre l'appareil et défendre le programme face aux menaces. La chute de l'Oiseau blanc, amorcée dès les prémices du programme en raison des débats sur son coût et son impact environnemental, est marquée par l'accident de Gonesse (France) le 25 juillet 2000 au cours duquel 113 personnes ont péri. Toutefois, cet accident n'est pas le seul facteur responsable de l'arrêt du programme. Deux mois après le 11 septembre 2001, Concorde, qui jusque-là était interdit de vol, obtient à nouveau sa certification. Néanmoins, l'aviation commerciale a, entre-temps évolué, et la peur de l'avion s'est installée parmi les voyageurs. Dès lors, Concorde ne suscite plus le rêve mais l'effroi. Les vols ne sont

¹⁰³ *Ibid.*

plus suffisamment fréquentés ni rentables pour les compagnies aériennes. En outre, la guerre en Irak en 2003 et la crise pétrolière engendrée par les affrontements ont raison de l’Oiseau blanc, qui se pose définitivement le 31 mai 2003 pour Air France et le 26 octobre 2003 pour British Airways. Concorde demeure ainsi un morceau d’histoire qui a marqué le XXème siècle. Le supersonique, symbole de la mondialisation, du dépassement technologique et des ambitions européennes, suscite la fierté des Français et des Britanniques. Forts de cette expérience, les acteurs européens ont orienté leurs efforts vers Airbus, un programme qui, tout en capitalisant sur cette ambition, privilégie une approche plus modérée.

B. AIRBUS ET LE RETOUR À LA MODÉRATION

1. Une coopération intergouvernementale européenne pour s'affirmer sur le marché industriel

Le programme Airbus est une coopération intergouvernementale dont les objectifs principaux sont de concurrencer les entreprises américaines et renforcer l’indépendance de l’Europe vis-à-vis des États-Unis en concevant un appareil européen. De plus, cette coopération est l’occasion pour ces États européens de proposer un appareil adapté au marché et aux besoins des compagnies aériennes. Contrairement à Concorde, elle ambitionne de créer un avion pour un marché existant, et non de chercher à créer un marché pour un avion. La coopération intergouvernementale peut se définir comme étant une collaboration entre États pour réaliser un projet commun, où chaque membre conserve sa capacité décisionnelle et où les choix sont validés par consensus. Dans le cadre des programmes Concorde et Airbus, plusieurs États ont constaté des besoins et objectifs similaires, et ont fait le choix de s’associer pour les concrétiser. Pour Airbus, ce sont d’abord la France et la Grande-Bretagne qui, dans la même continuité que le projet supersonique, ont évoqué l’idée de collaborer sur un avion de ligne plus modéré que l’Oiseau blanc. En parallèle, les compagnies aériennes européennes se réunissent en 1965 et les « discussions convergent vers un besoin d’avions gros porteurs de 200 à 300 sièges adaptés aux liaisons domestiques

europeennes »¹⁰⁴. Dans cette perspective, la France et la Grande-Bretagne instaurent un groupe de travail franco-britannique qui établit, en 1966, qu'un marché pour « un avion européen à réaction, capable d'emporter 200 à 225 passagers sur des étapes courtes dans les premières années 1970 »¹⁰⁵ existe. Ce groupe prend également en considération la participation éventuelle de la République Fédérale d'Allemagne¹⁰⁶. Cette dernière, qui souhaite développer son industrie, est rapidement intégrée au programme. Le compte-rendu du secrétariat général à l'aviation civile au sujet de la rencontre franco-anglo-allemande sur l'Airbus, du 9 mars 1966 mentionne que « le Gouvernement allemand à d'ores et déjà pris une décision de principe favorable à une participation au projet Airbus ». Ce même compte-rendu révèle, par ailleurs, les intentions allemandes : « Les Services Officiels et l'Industrie allemande ne participeront au projet que s'ils ont une responsabilité dans l'élaboration du programme et dans les études de l'avion. Ils ne se contenteront pas de sous-traitances »¹⁰⁷. La RFA, qui souhaite jouer un rôle important dans le développement du programme, demande également à pouvoir se concentrer uniquement sur la conception de la cellule en raison du « développement insuffisant de ses industries des moteurs et des équipements »¹⁰⁸. Afin d'avancer au mieux sur le projet, le groupe de travail, étendu à la RFA, confie « la direction générale exécutive, c'est-à-dire, la maîtrise d'œuvre du projet, [à] l'une des parties »¹⁰⁹, à savoir Sud-Aviation. Ce choix n'est pas anodin, l'entreprise a une certaine expérience dans la concrétisation des projets d'envergure, notamment avec le Concorde et la Caravelle, deux avions précurseurs pour l'aviation française et européenne. Cette décision est approuvée par le président de la société qui explique

¹⁰⁴ Ville Georges, *Les avions civils. Tome II : Les programmes Airbus*, Paris, Centre des hautes études de l'armement, Division Histoire de l'armement, 2005, p.9.

¹⁰⁵ CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO/1999038/373, télégramme de l'ingénieur en chef de l'Air, Bernard Latreille, à l'ambassadeur de France en RFA, François Seydoux, du 03/03/1966.

¹⁰⁶ *Ibid.*

¹⁰⁷ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/55, résumé du compte-rendu de la rencontre franco-anglo-allemande sur l'Airbus au Ministère Fédéral de l'Économie, à Bonn le 9 mars 1966, du secrétariat général à l'aviation civile, du 09/03/1966.

¹⁰⁸ *Ibid.*

¹⁰⁹ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/266, lettre du président de Sud-Aviation, André Puget, au Ministre des Armées, Pierre Messmer, du 26/10/1966.

que ce choix a été fait en « raison de [la] grande expérience [de Sud-Aviation] et de son esprit de coopération internationale maintes fois démontré »¹¹⁰.

En 1967, le « Protocole d'accord lançant la phase de définition du projet de l'Airbus Européen » est établi. Il est signé à Bonn le 26 septembre 1967 et reprend les conclusions du groupe de travail qui définissent les caractéristiques de l'Airbus européen, 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. Le protocole désigne les « Gouvernements Associés » représentés par la France, la Grande-Bretagne et la RFA et les « Contractants Associés » représentés par les industriels. Ces derniers sont divisés en deux groupes l'un pour la cellule comprenant Sud-Aviation, également maître d'œuvre de la cellule, Hawker Siddeley Aviation et Deutsche Airbus. Le second est pour la conception du moteur et comprend les sociétés Rolls-Royce, maître d'œuvre du moteur, SNECMA et Man Turbo¹¹¹. Parallèlement, des Agences Exécutives sont créées afin d'assurer le suivi du développement du projet et sont à la charge des Gouvernements Associés. Ainsi, la France est désignée 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 la cellule »¹¹². Le gouvernement britannique est, quant à lui, 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 le moteur »¹¹³. Ces désignations ne sont pas aléatoires. En effet, ces deux gouvernements ont des parts plus importantes dans le programme que leur partenaire allemand. Par ailleurs, deux sociétés, l'une française et l'autre britannique, sont désignées maîtres d'œuvre du projet justifiant d'autant plus le choix de ces deux gouvernements en tant qu'Agences Exécutives. Enfin, un Comité directeur est instauré par les Gouvernements Associés pour les informer

¹¹⁰ *Ibid.*

¹¹¹ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/266, protocole d'accord de 1967, du 26/09/1967.

¹¹² *Ibid.*

¹¹³ *Ibid.*

régulièrement sur la progression générale du projet¹¹⁴. Deux ans plus tard, en 1969, un deuxième accord confirme le projet et lance véritablement le programme Airbus. L'accord présente toutefois une subtilité de taille, l'absence du gouvernement britannique, qui suite à une série de désaccords avec ses partenaires concernant la motorisation de l'appareil, annonce son retrait du projet le 10 avril 1969¹¹⁵. Ce retrait a constraint la France et la RFA à retrouver un équilibre industriel et financier avant la signature de l'accord de lancement. Ces dernières avaient, par ailleurs, déjà anticipés ce retrait comme l'atteste la note interne du service des Affaires générales datée du 11 mars 1969 :

« 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 »¹¹⁶.

L'extrait révèle l'incertitude des gouvernements français et allemands quant à l'implication britannique dans le programme. Le passage souligne également la dimension européenne du programme. La Grande-Bretagne, qui n'est pas membre de la CEE, laisse la responsabilité du financement principalement à la France et la RFA, membres de la communauté. Dans cette perspective, la mention de la Banque Européenne d'Investissement comme source de financement potentielle est significative et renforce le caractère européen du projet. Ainsi, des solutions de financements alternatives sont envisagées par les partenaires afin de ne pas compromettre le développement du programme. L'accord est officiellement signé le 29 mai 1969 au Salon du Bourget à Paris. Il s'agit d'un accord bilatéral entre la France et la RFA reprenant les bases de l'accord précédent. Il désigne les

¹¹⁴ *Ibid.*

¹¹⁵ CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO1999038/373, télégramme d'un membre de la direction des affaires économiques et financières, M. Jordan, aux ambassadeurs de France en poste à Washington, Bonn, Londres, Rome, Bruxelles et La Haye, du 12/04/1969.

¹¹⁶ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/56, note du service des Affaires Générales sur le programme Airbus, du 11/03/1969.

gouvernements français et allemand comme des « Parties contractantes »¹¹⁷ et les industriels Sud-Aviation et Deutsch Airbus GmbH comme des « Constructeurs associés »¹¹⁸. L'accord instaure la création d'un Comité intergouvernemental, remplaçant le Comité directeur, pour assurer le suivi du programme. Ce comité est chargé de créer un Comité Exécutif – dans lequel siègent un représentant par État – auquel il confie un certain nombre de tâches. Par ailleurs, une Agence Exécutive pour les renseignements est également créée et dont la charge est assurée par le gouvernement français :

« 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 »¹¹⁹.

Ce passage indique que le gouvernement français met à disposition du Comité Exécutif certains de ses services administratifs. En assumant cette responsabilité, la France occupe une place centrale dans l'organisation car l'Agence Exécutive devient un point administratif clé pour le suivi du programme. L'on peut supposer que ce choix a été influencé par l'expérience acquise par la France avec le programme Concorde qui a rendu son administration probablement plus apte à gérer les aspects administratifs et le flux d'informations générés par un projet d'une telle envergure.

L'accord de 1969 prévoit également la création d'un organisme commun, présidé par une seule personne, visant à faciliter les prises de décisions. Cet organisme est instauré afin de ne pas réitérer les erreurs commises lors du programme Concorde, où l'absence d'une figure ayant un pouvoir décisionnel clair avait entravé la progression du projet. En instituant un organisme avec une présidence unique, les partenaires cherchent à établir une structure où les décisions peuvent être prises plus rapidement. Le 18 décembre 1970, le GIE Airbus Industrie,

¹¹⁷CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 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.

¹¹⁸*Ibid.*

¹¹⁹*Ibid.*

un cadre juridique français intermédiaire entre l’entreprise et l’association, est créé. Il permet aux entreprises partageant des intérêts communs de collaborer ensemble tout en préservant leur individualité et leur autonomie¹²⁰. Dans le cadre d’Airbus, le GIE s’est vu confier un rôle central, assurant et supervisant le développement du programme et favorisant une gestion coordonnée¹²¹. Quelques difficultés concernant la création de cette structure sont tout de même à noter, notamment autour de la transmission de la maîtrise d’œuvre par Aérospatiale accordée par les partenaires en 1969. Toutefois, l’accord stipule que cette maîtrise devra « être le plus tôt possible transférée à un organisme commun »¹²². Lors de la création du GIE, Aérospatiale n’est pas enclue à céder cette charge. 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 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 »¹²³.

Cette pression exercée fonctionne puisqu’en décembre 1970, Aérospatiale transfert la charge au GIE. La stratégie du Comité Exécutif montre que ce dernier est efficace et qu’il est doté d’un véritable pouvoir de décision, à la différence des comités créés pour Concorde, qui n’avaient pas de réelles capacités d’action. Par ailleurs, cette situation semble révéler l’émergence d’une diplomatie interne au consortium. De même, elle suggère que dans des situations de crise, celui-ci est

¹²⁰ « Ordonnance n°67-281 du 23 septembre 1967 sur les groupements d’intérêt économique », JORF, n°0226, 28/09/1967, p. 9537-9539.

¹²¹ Cette caractéristique du GIE est essentielle pour les industries partenaires. Cependant, elle interroge sur l’équité entre les partenaires. En effet, le droit français est privilégié – car probablement plus adapté – mais il place de nouveau la France en position de leader du programme. Or les deux partenaires ont affirmé vouloir collaborer de manière équitable.

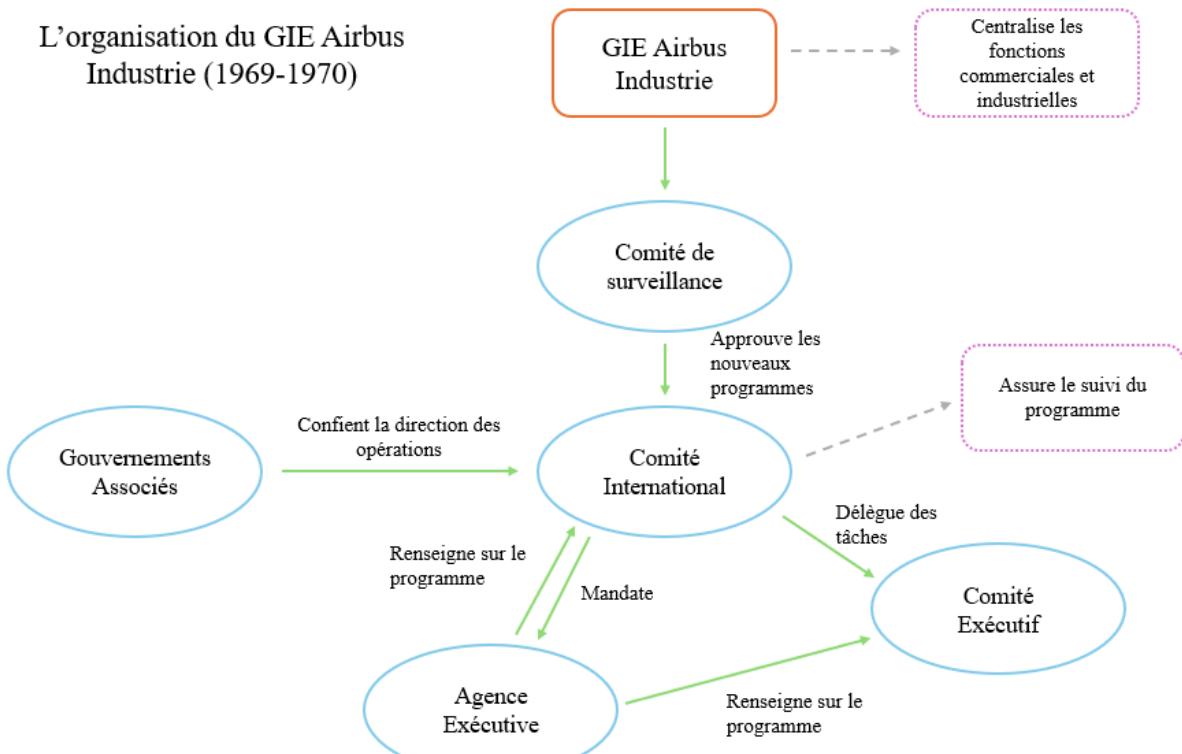
¹²² CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/266, Accord entre les gouvernements de la République française et le gouvernement de la République Fédérale d’Allemagne relatif à la réalisation de l’Airbus A300-B, du 29/05/1969.

¹²³ Ville Georges, *Les avions civils.*, p.44.

capable de mettre en œuvre une réponse adaptée pour assurer le développement et la commercialisation des appareils. Si les diplomates restent des acteurs essentiels pour la promotion des aéronefs et la défense des programmes, cette situation illustre une évolution de la diplomatie aérienne européenne. Ainsi de nouveaux acteurs émergent et exercent une influence importante dans la gestion commerciale et la qualité des relations entre les partenaires. Le comité intergouvernemental en est le parfait exemple.

Le GIE est donc une structure juridique complexe impliquant une variété d'acteurs et de fonctions. Le schéma, ci-après, en propose une explication simplifiée :

Schéma 1 – L'organisation du GIE Airbus Industrie



Auteure : Héloïse Fernandes de Miranda

Une fois la structure mise en place, le GIE intègre de nouveaux membres. Les Pays-Bas, qui ont exprimé leur intérêt pour le programme depuis plusieurs années¹²⁴, rejoignent le consortium le 28 décembre 1970. L'accord est, lui aussi, basé sur celui de 1969, et désigne les Pays-Bas comme « Partie contractante »¹²⁵. Le gouvernement néerlandais est représenté au Comité Exécutif et au Comité Intergouvernemental mais sa participation n'est limitée qu'à une voix consultative pour les sujets n'affectant pas directement sa propre participation financière ou industrielle¹²⁶. Par ailleurs, il n'est pas en capacité de s'opposer à une décision franco-allemande d'abandon du programme : « 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 »¹²⁷. Du point de vue industriel, l'entreprise néerlandaise Fokker est désignée comme « Constructeur associé ». Cependant, elle n'intègre pas le GIE et reste en position de sous-traitant :

« 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 »¹²⁸.

Ce choix limite, dès lors, les Pays-Bas qui se retrouvent dans une position de subalterne face à ses partenaires. La note du 28 janvier 1980 relative à la « mise au point de l'Accord intergouvernemental France/RFA/Espagne/Grande-Bretagne (sic.) »¹²⁹ mentionne ce point :

¹²⁴ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 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 11/04/1968.

¹²⁵ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 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.

¹²⁶ *Ibid.*

¹²⁷ *Ibid.*

¹²⁸ Ville Georges, *Les avions civils.*, p.45.

¹²⁹ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/56, note du service des Affaires générales (auteur supposé) pour la direction des Affaires juridiques, du 28 janvier 1980.

« 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 »¹³⁰.

De ce fait, les prérogatives des Pays-Bas diffèrent et cette différence les empêche, par exemple, de participer à la rédaction de nouveaux accords. Cette situation suggère la présence d'une distinction dans le niveau d'implication des partenaires. Les États présents dès les prémisses du programme, tels que la France et la RFA, exercent un poids décisionnel plus important que les autres membres entrés ultérieurement, à l'instar des Pays-Bas. Cependant, la dimension européenne du programme semble s'affirmer avec une stratégie d'inclusion, se traduisant par l'adaptation de l'accord initial de 1969 aux capacités des États souhaitant intégrer le GIE. L'intégration de ces États est un atout majeur qui multiplie les réseaux diplomatiques et, par conséquent, augmente le potentiel de commercialisation des appareils. Toutefois, cette logique d'expansion doit s'inscrire dans des limites raisonnables, afin de préserver la cohérence du projet et l'efficacité dans la prise de décision. L'entrée de l'Espagne dans le GIE Airbus Industrie est un deuxième exemple d'intégration adaptée dans le programme Airbus. Cette dernière rejoint le consortium le 23 décembre 1971 pour une participation d'environ 5%. À l'instar des Pays-Bas, les archives diplomatiques conservent plusieurs documents résumant les réunions préalables à la signature de l'accord. Ces réunions abordent différents problèmes de fonds posés par l'entrée de l'Espagne dans le consortium tels que la nature de la participation, les contreparties financières et la part de l'industrie espagnole dans le programme¹³¹. Dans un télégramme daté du 25 juin 1971, le service des Affaires générales informe les ambassadeurs de France en poste à

¹³⁰ *Ibid.*

¹³¹ CADN, fonds de l'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.

Madrid, Londres, Bonn, La Haye et Rome 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 pouvoir être envisagée. Cette participation devrait être de l'ordre de 4% des travaux de fabrication de série et du financement global du programme »¹³².

Les problèmes de fonds mentionnés précédemment sont résolus et permettent d'établir une participation potentielle de l'Espagne et de son industrie à hauteur de 4%. Ce taux, plus faible que ces homologues européens, est adapté aux capacités financières et industrielles de l'État. À la suite de ces discussions, l'accord du 23 décembre 1971, basé sur l'accord franco-allemand est formalisé. Il précise les dispositions de l'entrée de l'Espagne dans le programme Airbus. Ainsi, le gouvernement espagnol intègre le Comité intergouvernemental et le Comité Exécutif avec une voix délibérative pour les questions touchant « directement les intérêts du Gouvernement et de l'industrie espagnols »¹³³. De la même manière que son homologue néerlandais, il ne peut s'opposer à une décision franco-allemande d'abandon du projet¹³⁴. Par ailleurs, en cas de déséquilibre dans la répartition de la fabrication en série des équipements, l'Espagne ne bénéficiera d'aucune compensation financière. De même, l'industrie espagnole intègre le programme en tant que sous-traitante¹³⁵. Du fait de ce dispositif spécifique, l'on peut supposer qu'une forme de compensation financière à l'absence d'un industriel espagnol au sein du GIE a été instaurée. Cette hypothèse justifierait la présence d'une annexe confidentielle à cet accord signée par les quatre partenaires. Cela est d'autant plus probable que l'Espagne, qui est la seule à avoir ces conditions d'entrée, est aussi la

¹³² CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO1999038/373, télégramme du service des Affaires générales aux ambassadeurs de France en poste à Madrid, Londres, Bonn et La Haye, du 25/06/1971.

¹³³ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 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.

¹³⁴ *Ibid.*

¹³⁵ Ce dernier point évolue le 23 juin 1972 avec l'adhésion de l'industriel CASA en tant que membre du GIE à hauteur de 4,2%. (Ville Georges, *Les avions civils*, p.56.)

seule à avoir une annexe de ce type. Avec cette annexe, l'Espagne engage sa compagnie aérienne nationale Iberia dans l'achat d'appareils Airbus :

« 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 »¹³⁶.

Néanmoins, cette hypothèse est contredite par Georges Ville, ancien directeur administratif et financier du GIE entre 1974 et 1986, qui justifie la présence de cette annexe ainsi :

« L'entrée de l'Espagne est trop tardive pour une participation complète aux travaux de développement de l'A300B ; aussi l'accord quadripartite prévoit un apport de la contribution espagnole sous la forme de livraisons gratuites des travaux de série réalisés par la CASA jusqu'à concurrence de 2% du montant des avances remboursables. En contrepartie, la signature par Iberia le 15 janvier 1972 du contrat concrétisant cet engagement porte sur l'achat de 4 avions fermes et 8 options [...] »¹³⁷.

Pour M. Ville, la raison de cette annexe est d'ordre pratique et non financière. Il s'agit d'un moyen pour l'Espagne de compenser son absence dans la conception des appareils et donc de contribuer indirectement au succès du programme. Toutefois, cette annexe est l'occasion, pour les partenaires, de lancer la production des appareils et d'accéder au marché espagnol. Par ailleurs, l'intégration de l'Espagne au GIE offre la possibilité aux partenaires d'étendre le réseau d'influence d'Airbus à son réseau diplomatique. Bien que cela soit un avantage commun à chaque intégration d'un nouveau membre, le cas espagnol présente un intérêt particulier. En effet, sa proximité culturelle, linguistique et historique avec l'Amérique latine peut se révéler être un atout important pour le

¹³⁶ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 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.

¹³⁷ Ville Georges, *Les avions civils.*, p. 56.

consortium, sans pour autant remettre en question l'efficacité des réseaux diplomatiques des autres partenaires. La complémentarité des réseaux est un avantage pour le consortium, et les relations privilégiées d'un des membres du GIE avec un État tiers peuvent faciliter les négociations.

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 1 – Participations des partenaires du programme Airbus selon Georges Ville¹³⁸

	France	RFA	Pays-Bas	Espagne	Hawker Siddeley Aviation (HSA) ¹³⁹
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 des membres dans le GIE	47,9%	47,9%		4,2%	

Ainsi, les différents accords, signés depuis 1967 ont établi progressivement, un consortium réunissant quatre États que sont la France, la RFA, l'Espagne et les Pays-Bas. Ces accords témoignent de la volonté des partenaires – également appelés États-Airbus¹⁴⁰ – de construire une structure commune sur les plans juridique, politique et industriel. Cette démarche vise à partager les risques et les

¹³⁸ Ville Georges, *Les avions civils.*, p.55.

¹³⁹ La société britannique HSA est maintenue dans le programme en tant que sous-traitante et ce, malgré le retrait de la Grande-Bretagne. Cette décision est prise en raison des délais de développement du programme et de l'avancement des travaux effectués par la société. (CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/56, note du service des Affaires Générales sur le programme Airbus, du 22/10/1969).

¹⁴⁰CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO/2/114, télégramme du responsable du service de la coopération économique, Pierre de Boissieu, au réseau diplomatique français, du 14/04/1997.

coûts considérables du projet, à mutualiser les expertises industrielles des différents pays, et à affirmer une ambition européenne forte dans le secteur aéronautique. Cette structure, conçue pour être plus efficace que les comités du programme Concorde, a l'objectif d'atteindre rapidement la production puis la commercialisation des appareils.

Parmi les programmes développés par Airbus Industrie tout au long du XXème siècle, plusieurs programmes ont été décisifs pour le succès du constructeur. Dans cette étude, l'on se concentrera sur deux d'entre eux : les programmes A300B et A320. L'A300B est le premier modèle commercialisé par le consortium. Il entre en service dès 1974 après avoir obtenu les certifications nécessaires au premier trimestre de la même année :

« Le 15 mars, les autorités franco-allemandes de certification délivrent le certificat de navigabilité (ou CDN) de type pour la version A300B2 ouvrant la voie à l'exploitation commerciale de l'appareil ; le certificat est validé par les autorités américaines de la FAA (*Federal Aviation Administration*) dès le 30 mai 1974 soulignant par ce court délai leur confiance dans le travail de leurs homologues européens »¹⁴¹.

Ce premier modèle est l'occasion pour le consortium, qui maîtrise le développement technique, de développer sa stratégie commerciale. Pour Georges Ville, les « efforts dans le domaine commercial demandent plus de temps pour se concrétiser au niveau des commandes : les compagnies ne souhaitent pas s'engager prématurément vis-à-vis d'un constructeur et d'un produit, aussi peu crédibles l'un que l'autre »¹⁴². Pour cela, le consortium s'appuie les compagnies aériennes des États membres qui deviennent dès lors des vitrines commerciales. Air France commande ainsi six appareils en 1971, Iberia – via l'annexe confidentielle signée la même année – en commande quatre en 1972, et Lufthansa trois en 1973¹⁴³.

En parallèle de ce développement, un important travail diplomatique est engagé pour crédibiliser le consortium et les appareils à l'étranger. Le 15 février

¹⁴¹ Ville Georges, *Les avions civils.*, p.77.

¹⁴² *Ibid.*

¹⁴³ Ville Georges, *Les avions civils.*, p.77-79.

1973, un télégramme provenant du service des Affaires générales évoque une crainte concernant un échec des ventes de l'A300B en raison « de l'attitude protectionniste des autorités américaines dans ce domaine, de l'arrêt des hostilités en Indochine, marché préférentiel pour l'industrie américaine, et, bien entendu, de la dévaluation du dollar »¹⁴⁴. Le document évoque également un déséquilibre et une forme d'injustice entre le traitement européen des appareils américains et le traitement américain des appareils européens : « Vous savez qu'à l'heure actuelle les avions de construction européenne sont frappés de taxes douanières à leur entrée aux États-Unis, alors que les avions américaines ne font l'objet d'aucune taxation de ce genre en Europe [...] »¹⁴⁵. La situation pour Airbus semble donc délicate, d'autant que les États-Unis exercent des pressions sur d'autres gouvernements pour appuyer les ventes de ses avionneurs désavantageant le constructeur européen¹⁴⁶. Dans ce contexte, le document demande un soutien diplomatique : « Ces exemples montrent que la vente des avions commerciaux européens ne pourra, dans de très nombreux cas, être assurée par la seule action des industriels et qu'une action diplomatique sera nécessaire pour appuyer leurs efforts »¹⁴⁷. Il précise également qu'une collaboration étroite entre les diplomates des autres États-Airbus est nécessaire¹⁴⁸. Cette sollicitation des diplomates révèle l'émergence d'une diplomatie aérienne européenne qui agit pour les intérêts du programme. Ici, ce n'est pas un réseau donné qui est sollicité mais l'ensemble des réseaux qui est mis à contribution. La mobilisation coordonnée de ces réseaux témoigne d'une prise de conscience de l'enjeu économique et politique que représente Airbus. De ce fait, des actions ciblées sont instaurées. Les diplomates sont sollicités pour « mener des actions conjointes d'information susceptibles de créer un climat favorable au succès de ce programme », « prêter le concours nécessaire aux missions appelées à se rendre dans le pays de [leur] résidence pour des contacts avec les compagnies aériennes, acheteurs potentiels », ou encore « signaler, compte tenu des éléments

¹⁴⁴ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme du service des Affaires générales, au réseau diplomatique français, du 15/02/1973.

¹⁴⁵ *Ibid.*

¹⁴⁶ *Ibid.*

¹⁴⁷ *Ibid.*

¹⁴⁸ *Ibid.*

d'information en [leur] possession, toute action particulière qu'il [leur] paraîtrait souhaitable d'entreprendre »¹⁴⁹. Cette mobilisation collective de ces réseaux diplomatiques constitue une des premières illustrations d'une action européenne coordonnée au niveau étatique pour soutenir un programme d'une telle envergure depuis Concorde, soulignant ainsi l'importance cruciale des réseaux diplomatiques pour le consortium. Bien que le programme A300B se soit achevé en 1986 avec un bilan commercial de 200 appareils, un chiffre modeste comparé à d'autres programmes, il n'en souligne pas moins la confiance que les compagnies aériennes accordent à ce nouveau constructeur.

Le second programme marquant pour le GIE est l'A320. Les premières discussions autour de l'appareil remontent à 1976, initiées par le gouvernement français qui souhaite trouver un débouché pour le moteur franco-américain CFM56¹⁵⁰. Ce n'est qu'à la fin des années 1970 et le début des années 1980 que les partenaires allemands et britanniques¹⁵¹ ont jugé le projet viable. La note datée du 4 novembre 1981 rédigée par Claude La Fontaine, membre du service des Affaires générales, mentionne l'attitude des partenaires quant au programme A320. Ainsi, selon cette note, « les Allemands sont encore quelque peu réservés sur l'opportunité de lancer le programme A320. Mais on pense qu'ils y apporteraient leur soutien si la France et la Grande-Bretagne prenaient une décision positive »¹⁵². Pour les Britanniques :

« Il existe un marché pour l'A320. Les projets BOEING et DOUGLAS le prouvent. Ils sont donc convaincus de l'importance du programme sans pour autant indiquer ce que pourrait être le niveau de la participation britannique à celui-ci, compte tenu des discussions en cours avec BRITISH AEROSPACE sur le montant d'un éventuel soutien financier »¹⁵³.

¹⁴⁹ *Ibid.*

¹⁵⁰ Ville Georges, *Les avions civils.*, p.118.

¹⁵¹ La Grande-Bretagne réintègre le programme en 1978. Cette réintégration est évoquée dans « Les services diplomatiques, alliés majeurs pour le programme Airbus ».

¹⁵² CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/284, note d'une membre du service des Affaires générales, Claude La Fontaine, du 04/11/1981.

¹⁵³ *Ibid.*

Les partenaires reconnaissent la pertinence du projet. Néanmoins, ils émettent tout de même quelques réserves notamment sur le plan financier. La note se conclut sur la position française qui :

« [...] vient d'être réaffirmée à Londres par M. FITERMAN. Il faut faire le maximum pour lancer le programme, étant bien entendu qu'il ne s'agit pas de faire un avion politique. Il faut donc explorer à fond le marché et faire en sorte que puisse être construit en temps utile un moteur compétitif pour l'appareil »¹⁵⁴.

Avec ce passage, le caractère européen du projet est réaffirmé par la France, qui bien qu'elle trouve un avantage pour son motoriste SNECMA au programme, reste consciente qu'il est nécessaire d'obtenir l'approbation de chaque partenaire et de proposer un appareil cohérent. Dans une note relative à l'état d'avancement du projet A320 datée du 6 septembre 1982, les positions des partenaires évoluent sensiblement. Les Britanniques émettent encore des réserves et traitent ce dossier « avec les mêmes critères que les autres projets d'investissement pour lesquels l'aide de l'État est demandée et cherche à obtenir une plus grande intervention du marché financier dans le financement de ce type de programmes »¹⁵⁵. Ce sont donc pour des motifs financiers que la Grande-Bretagne ne « marque [publiquement] aucune orientation de principe en faveur du programme A 320 »¹⁵⁶. Du côté allemand la note précise que :

« le gouvernement fédéral a confirmé l'importance qu'il attache au développement de la coopération AIRBUS et reconnaît, maintenant, que parmi les projets susceptibles d'élargir la gamme d'AIRBUS INDUSTRIE, l'A320 paraît le plus prometteur »¹⁵⁷.

À l'issue des négociations entamées depuis 1976, les partenaires parviennent à un accord de principe en 1984. Le 2 mars 1984, l'accord de lancement est signé et place le consortium sur un segment du marché aéronautique

¹⁵⁴ *Ibid.*

¹⁵⁵ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/9/57, note relative à l'état d'avancement du projet A320, du services des Affaires générales, du 06/09/1982.

¹⁵⁶ *Ibid.*

¹⁵⁷ *Ibid.*

très concurrentiel avec le Boeing 737-300 et le DC9-80¹⁵⁸. L'appareil, mis en service en 1988, est innovant, intègre les commandes de vol électriques, héritées du Concorde, et d'autres technologies comme le pilotage automatique numérique¹⁵⁹. Ces éléments placent l'A320 dans une ère de modernité comme le supersonique lors de sa commercialisation. Face à ces qualités et la forte concurrence américaine, le programme nécessite un important soutien, tant diplomatique que politique. Sur ce dernier point, le Parlement européen accorde sa confiance en l'appareil, dès janvier 1984, et souhaite que le Conseil européen en face autant :

« Le Parlement européen a adopté, le 19 janvier, une résolution invitant le Conseil "à examiner d'urgence l'avenir de l'industrie aéronautique européenne et à encourager expressément" la fabrication de l'Airbus A320, appareil qui répond à une demande réelle du marché »¹⁶⁰.

Précédant de peu le lancement officiel du programme, cette initiative parlementaire souligne le potentiel commercial et stratégique de l'A320 pour l'industrie aéronautique européenne face à la concurrence américaine, soulignant le fait que l'enjeu n'est pas seulement économique. Il s'agit pour l'industrie européenne d'affirmer sa capacité d'innovation et industrielle dans le secteur aéronautique. Par ailleurs, en incitant le Conseil à agir rapidement, le Parlement envoie un signal politique fort en faveur du programme et anticipe son rôle majeur pour l'aviation civile européenne. De leur côté, les diplomates sont sollicités pour promouvoir l'appareil. En 1981, ils sont chargés de réaliser une vaste campagne de prospection pour l'A320. Le télégramme du chef du service des Affaires générales, M. Chenu, daté du 7 avril 1983 mentionne l'intérêt de cette campagne :

« L'objectif du consortium est de recueillir, dans les prochains mois, des commandes en nombre suffisant, émanant de compagnies assez

¹⁵⁸ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/284, note d'une membre du service des Affaires générales, Claude La Fontaine, du 04/11/1981.

¹⁵⁹ *Ibid.*

¹⁵⁹ Ville Georges, *Les avions civils.*, p.122.

¹⁶⁰ CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO/1999038/374, télégramme de l'ambassadeur auprès du Conseil de l'Europe, René Doise, au service des Affaires générales, du 19/01/1984.

représentatives pour permettre un lancement du projet dans des perspectives satisfaisantes »¹⁶¹.

Les ambassadeurs sont ainsi chargés de promouvoir l'A320 à l'étranger : « Il vous reviendra, au cours des prochaines semaines, de contribuer à donner personnellement, dans le pays de votre résidence, son entière crédibilité au projet A 320, en associant dans toute la mesure du possible, vos collègues d'Allemagne Fédérale, de Grande-Bretagne et même d'Espagne aux efforts de promotion entrepris par Airbus-Industrie, soit lors de manifestations organisées à cet effet, soit au cours d'entretiens avec vos interlocuteurs habituels, au plus haut niveau souhaitable d'influence ou de décision bien entendu »¹⁶².

À la demande de M. Chenu, l'ensemble des réseaux diplomatiques est sollicité pour cette campagne. Le télégramme insiste sur la collaboration européenne dans les efforts de promotion de l'A320. De plus, un engagement personnel et individuel dans cette mission est attendu par M. Chenu, témoignant de l'importance accordée à l'action directe et l'influence personnelle des diplomates dans la concrétisation du programme. Cette campagne illustre, à nouveau, une diplomatie aérienne européenne à l'œuvre pour soutenir le programme qui constitue une force importante pour le consortium. Par les innovations qu'il apporte, le programme A320 positionne Airbus Industrie comme un constructeur aéronautique de premier plan et place l'Europe comme un acteur majeur sur la scène industrielle mondiale. Ce programme met en évidence le retard technologique, accumulé par Boeing, dans le développement de sa gamme d'appareils. Le Boeing 737-300, concurrent direct de l'A320 et commercialisé quatre années auparavant, s'avère être obsolète. À ce sujet, Georges Ville évoque la rivalité entre les deux programmes : « Et pour comble d'impertinence, Airbus obtient une commande de 50 A320 par United Airlines en 1992 : cet acte constitue un véritable camouflet pour Boeing en

¹⁶¹ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/284, télégramme du chef du service des Affaires générales, Georges-Marie Chenu, au réseau diplomatique français, du 07/04/1983.

¹⁶² *Ibid.*

soulignant la supériorité de l'A320 sur son produit 737-300 déjà ancien »¹⁶³. Ce point met en lumière la manière dont Airbus Industrie, fort de ses innovations technologiques, sa structure industrielle et politique, et de son réseau diplomatique, s'est imposé comme un concurrent sérieux face aux constructeurs américains. En 1999, les livraisons d'A320 représentaient 75% du carnet de commandes d'Airbus Industrie¹⁶⁴, vingt ans plus tard, en 2019, l'avionneur enregistrait 15175 commandes¹⁶⁵. Ces chiffres, bien au-delà des bornes chronologiques de cette étude, montrent que l'A320 est un programme majeur pour Airbus Industrie. Cependant, ce succès n'aurait pas pu être aussi important sans le soutien du réseau diplomatique, un élément essentiel en particulier pour surmonter les différends diplomatiques et faciliter le succès de l'avionneur à l'international.

2. Les services diplomatiques, alliés majeurs pour le programme Airbus

Dès les premiers temps du programme, les diplomates ont été sollicités. Que ce soit pour participer aux réunions de définition du projet, à la rédaction de comptes-rendus ou à la signature d'accords. En 1965, plusieurs tensions entre les partenaires apparaissent autour de la motorisation de l'Airbus A300. La Grande-Bretagne souhaite que son motoriste Rolls-Royce soit choisi tandis que la France et la RFA envisagent une motorisation américaine¹⁶⁶. Ces tensions suscitent des inquiétudes franco-allemandes à propos d'un potentiel retrait britannique. Le gouvernement français demande, par exemple, le report de la date de la signature du protocole de 1967 afin d'obtenir, en amont, quelques précisions de la part du gouvernement britannique :

¹⁶³ Ville Georges, *Les avions civils.*, p.147.

¹⁶⁴ Ville Georges, *Les avions civils.*, p.145.

¹⁶⁵ Informations disponibles sur le site Airbus, page Internet archivée, consultée le 14/05/2025 et accessible à l'adresse : <https://archive.wikiwix.com/cache/index2.php?url=https%3A%2F%2Fwww.airbus.com%2Faircraft%2Fmarket%2Forders-deliveries.html%23file#federation=archive.wikiwix.com&tab=url>

¹⁶⁶ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/55, note du secrétariat général à l'aviation civile pour le Premier ministre français, du 23 juin 1966.

« 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 ROLLS ROYCE et SNECMA, permettant à la société française de participer pour 25 % à la fabrication du moteur ROLLS ROYCE »¹⁶⁷.

Ces demandes françaises confirment que des doutes sur la totale implication britannique dans le programme existent. De même, l'on perçoit un manque de confiance entre les partenaires. Ce désintérêt britannique pour le programme est confirmé le 30 juillet 1968 par un télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Geoffroy Chodron de Courcel qui précise 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 »¹⁶⁸. Il explique ce désintérêt suite à des difficultés financières, politiques et industrielles rencontrées par les Britanniques. En avril 1969, le retrait est confirmé¹⁶⁹. Selon le service des Affaires générales, cette décision n'est « une surprise pour personne »¹⁷⁰ et pour cause :

« 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

¹⁶⁷ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/266, note du service des Affaires Générales et Transports Internationaux au secrétariat général à l'aviation civile, du 20/09/1967.

¹⁶⁸ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 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.

¹⁶⁹ 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.

¹⁷⁰ *Ibid.*

Royce une solution de rechange au cas où aurait échoué l'affaire Lockheed »¹⁷¹.

L'explication fournie par le service, bien que teintée de colère envers la situation, révèle tout de même un manque de solidarité européenne de la part de la Grande-Bretagne, qui privilégie son industrie nationale au mépris des intérêts du programme Airbus. Par ailleurs, les Britanniques souhaitent développer un programme similaire au projet européen, le BAC 3-11. Dans ce contexte, ils tentent de convaincre la RFA de quitter le programme Airbus pour prendre part au BAC 3-11. Face à cette situation, les Allemands réaffirment leur intention de poursuivre le projet européen. Dans un télégramme daté du 10 février 1969, Geoffroy Chodron de Courcel, relate une rencontre entre deux membres allemands du Comité directeur Airbus, et des représentants anglais à l'occasion de la présentation du BAC 3-11 :

« 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 »¹⁷².

La ferme position allemande montre l'investissement de la RFA dans le programme Airbus. Par ailleurs, la diplomatie allemande exerce une pression sur la Grande-Bretagne en annonçant remettre en question la participation de la RFA au programme M.R.C.A, un avion ce combat, en cas de retrait de la Grande-Bretagne de l'Airbus européen¹⁷³. Cette attitude allemande vis-à-vis d'Airbus révèle que la RFA est un véritable partenaire pour le programme. De plus, l'on remarque que celle-ci met son réseau diplomatique et sa capacité de *soft power* au service du programme. Cette action laisse apparaître une émergence d'une diplomatie aérienne civile européenne alors même que l'accord officiel de lancement de l'A300B n'a

¹⁷¹ *Ibid.*

¹⁷² CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/56, télégramme de l'ambassadeur français en Grande-Bretagne, Geoffroy Chodron de Courcel au ministère des Affaires étrangères, du 10/02/1969.

¹⁷³ *Ibid.*

pas été signé. La RFA n'hésite pas à considérer son retrait d'un autre programme pour assurer les intérêts d'Airbus Industrie.

Les tensions s'intensifient lorsque la Grande-Bretagne développe activement le BAC 3-11. Cet appareil est, initialement, pensé pour être exclusivement britannique et assurerait à Rolls Royce un contrat important. Le 12 mai 1970, M. Chodron de Courcel rédige un long rapport adressé au ministre des Affaires étrangères, Maurice Schumann, exposant les intérêts d'un tel appareil pour la Grande-Bretagne. Il évoque, entre autres, la solidarité entre la compagnie aérienne British European Airways (BEA) et l'industrie britannique, ses préférences pour le BAC 3-11, ainsi que les difficultés financières que connaît Rolls-Royce et qui « posent le problème de l'avenir de l'industrie des moteurs en Grande-Bretagne »¹⁷⁴. Le gouvernement britannique doit donc prendre une décision afin de « satisfaire les besoins de BEA »¹⁷⁵ et d'assurer la survie de son motoriste. Par ailleurs, il considère « [...] qu'il existe une demande pour un avion de 200 places qui serait un complément à un airbus de capacité supérieure »¹⁷⁶. Pour les Britanniques, une coexistence des deux programmes est donc possible. Dès lors, les appareils ne seraient pas concurrents mais complémentaires. Dans ce contexte, la Grande-Bretagne propose à plusieurs États européens déjà engagés, comme la RFA, ou en pourparlers avec le consortium, à l'instar de la Belgique et de l'Italie, de participer au programme. Ce choix transforme ainsi son projet en un autre programme européen, renforçant alors l'impression d'un manque d'esprit européen de la part du gouvernement britannique. Cette situation est risquée pour Airbus Industrie, d'autant plus que les programmes sont similaires. Face à cela, le consortium tente de convaincre les Britanniques de renoncer au BAC 3-11. Poussées par la RFA, désireuse de maintenir de bonnes relations outre Manche¹⁷⁷,

¹⁷⁴ 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 Schumann, du 12/05/1970.

¹⁷⁵ *Ibid.*

¹⁷⁶ 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.

¹⁷⁷ Ville Georges, *Les avions civils.*, op.cit., p.46.

des dispositions sont prises pour que la Grande-Bretagne puisse réintégrer le programme après l'arrêt de son projet¹⁷⁸. De même, le préambule de l'accord de 1969 prévoit une clause permettant cette réintégration :

« 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 »¹⁷⁹.

En parallèle, les diplomates proposent des solutions alternatives pour obtenir un changement de position britannique. Dans son télégramme du 13 janvier 1970, adressé à Maurice Schumann, ministre de Affaires étrangères, M. Chodron de Courcel, évoque l'arrangement qui pourrait être proposé à son homologue britannique :

« D'ici là, on souhaiterait à Londres parvenir avec la France et l'Allemagne à un arrangement qui pourrait être formulé de la manière suivante. D'un côté la France et l'Allemagne accepteraient de choisir le moteur RB 211 [développé par Rolls Royce] pour équiper les airbus A300 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'A300B, et d'autre part à doter la BEA de l'A 300 B et enfin à renoncer au lancement du BAC 2-11 »¹⁸⁰.

Cette proposition révèle une période de négociations intenses, où les nations tentent de concilier leurs ambitions industrielles et les impératifs de collaboration européenne. Pour la Grande-Bretagne, qui cherche à assurer la pérennité de son industrie et des ses compagnies aériennes, l'enjeu est de taille. Ce passage met en

¹⁷⁸ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/56, note du service des Affaires générales sur le projet Airbus, du 22/10/1969.

¹⁷⁹ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 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.

¹⁸⁰ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 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.

évidence la complexité des choix stratégiques pour les Britanniques et les compromis nécessaires à la construction d'une industrie européenne commune. Il met également l'implication à tous les niveaux des acteurs proches du programme tels que les diplomates, dans la protection des intérêts d'Airbus Industrie. En complément des réflexions diplomatiques, l'alliance franco-allemande envisage de faire arbitrer ce conflit par les États de la CEE. Cette idée est évoquée dans une note consacrée au programme Airbus :

« 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 coopération industrielle en matière aéronautique entre pays du Marché Commun. On exercerait ainsi une pression politique [...] sur les Anglais »¹⁸¹.

L'intention de l'alliance est claire, elle souhaite faire pression sur la Grande-Bretagne en menaçant ou compromettant son projet d'adhésion à la CEE. Cet outil diplomatique n'a finalement pas été employé¹⁸², mais il illustre les capacités des partenaires franco-allemands à défendre leur programme. Dans cette perspective, d'autres actions sont engagées par l'alliance, en sollicitant leurs réseaux diplomatiques. Le télégramme du service des Affaires générales, daté du 16 octobre 1970 et adressé à l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, M. Chodron de Courcel, mentionne l'une d'elles :

« Le moment paraît donc venu de tenter une démarche auprès du gouvernement britannique en vue de l'amener à renoncer au BAC 3-11 et à participer à nouveau à la construction de l'Airbus. En accord avec les Allemands et les Néerlandais [...], il a été décidé que cette démarche serait effectuée par M. Mondon, au nom des trois gouvernements »¹⁸³.

¹⁸¹ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/56, note sur le projet Airbus, date et auteur inconnus.

¹⁸² 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, aviation civile, 1978INVA/56, compte-rendu de réunion, du 20/10/1970)

¹⁸³ 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.

L'objectif est d'obtenir un changement dans la position britannique avant que « la décision britannique de poursuivre ou non la fabrication du BAC 311 »¹⁸⁴ intervienne. Pour cela plusieurs échanges avec les représentants britanniques sont réalisés. À l'occasion de la visite de M. Mondon, ministre français des Transports, les diplomates du consortium sont chargés de l'appuyer :

« Je vous serais reconnaissant de bien vouloir informer le Foreign Office des intentions de M. Mondon après avoir pris, au préalable, l'attache de vos collègues allemands et néerlandais qui reçoivent pour instructions d'effectuer une démarche parallèle »¹⁸⁵.

Ce télégramme illustre, une nouvelle fois, la diplomatie aérienne européenne à l'œuvre. Ici, l'accord des partenaires – y compris celui des Pays-Bas qui ont pourtant des droits restreints – a été nécessaire pour agir. De même, les réseaux diplomatiques sont tous impliqués pour soutenir la visite française, renforçant le caractère européen du programme et suggérant une volonté d'affermir la dimension collaborative de celui-ci. Le 2 décembre 1970, la Grande Bretagne annonce l'annulation du BAC 3-11 ainsi que sa participation au programme A300B arguant des difficultés financières¹⁸⁶. Cette annonce suscite une réaction mitigée des partenaires qui ont réussi à faire abandonner le programme concurrent anglais mais qui ont échoué à obtenir la pleine réintégration de la Grande-Bretagne au sein du consortium. Cette position britannique concernant Airbus est maintenue jusqu'en 1978, date à laquelle les échanges autour d'une réintégration dans le consortium reprennent. Le 24 octobre 1978, un accord est trouvé et conclut à un retour de la Grande-Bretagne dans le programme au 1^{er} janvier 1979¹⁸⁷. Basé sur l'accord de 1969, cet accord prévoit la participation de la Grande-Bretagne à hauteur de 20% ainsi qu'une représentation du gouvernement au Comité

¹⁸⁴ *Ibid.*

¹⁸⁵ *Ibid.*

¹⁸⁶ 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 Schumann, du 02/12/1970.

¹⁸⁷ 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 07/11/1978.

Intergouvernemental et au Comité Exécutif. Cependant, dans une perspective d'éviter les déboires précédents, une clause est ajoutée :

« 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 »¹⁸⁸.

Par ailleurs, malgré les tentatives françaises de limiter le pouvoir de la Grande-Bretagne au sein du consortium¹⁸⁹, les partenaires « 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 »¹⁹⁰. L'entrée de la Grande-Bretagne dans le consortium permet, de la même manière que les autres partenaires, l'intégration de son réseau diplomatique dans un réseau Airbus renforçant alors la sphère d'influence du constructeur. La gestion des tensions autour de la participation britannique au programme a nécessité un soutien diplomatique important. Les réseaux ont été sollicités pour soutenir des démarches, ont proposé des arrangements et réalisés plusieurs dépêches d'actualités et rapports d'informations pour les États-Airbus. Par ailleurs, ils ont été moteurs dans les négociations. Ces actions diplomatiques se retrouvent quelques années plus tard, lorsqu'un incident diplomatique se produit avec l'Espagne.

Lors de son entrée dans le GIE en décembre 1971, l'Espagne a engagé sa compagnie aérienne nationale Ibéria dans l'achat d'A300B et ce, pour soutenir les ventes de l'appareil et compenser sa plus faible participation au développement du

¹⁸⁸ *Ibid.*

¹⁸⁹ 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.

¹⁹⁰ 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 07/11/1978.

programme¹⁹¹. Au cours de l'année 1972, Ibéria commande 4 quatre A320¹⁹² et honore ainsi l'engagement de son gouvernement. Cependant, en 1974, la compagnie aérienne dénonce son contrat et déclare ne plus vouloir acquérir les appareils. 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 »¹⁹³. Suite à cette annonce, plusieurs années de négociations entre les partenaires et Ibéria ont lieu afin que la compagnie aérienne revienne sur sa position. La dénonciation du contrat par la compagnie espagnole est motivée par plusieurs facteurs tels que des difficultés financières et une baisse du trafic aérien intérieur¹⁹⁴. La crise financière et pétrolière de 1973 impacte fortement le secteur aéronautique et entraîne un retard voire une annulation des commandes par les compagnies aériennes. Ibéria n'est pas épargnée et prend la décision de rompre le contrat avec le consortium. Toutefois, les autres compagnies aériennes nationales des partenaires, à l'instar d'Air France et Lufthansa, sont impactées de la même manière mais ont maintenu leurs commandes pour soutenir le programme. Par ailleurs, la même année, en 1974, Ibéria se montre intéressée par les appareils de Boeing soulignant une question de sincérité et d'honnêteté de la part de la compagnie envers le consortium. Cet intérêt est confirmé en 1977 par la commande deux Boeing 727 par Ibéria.

Cette situation révèle un manque d'esprit européen de la part de la compagnie aérienne. Le télégramme du 9 juin 1978 de l'ambassadeur de France, Emmanuel

¹⁹¹ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 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.

¹⁹² Ville Georges, *Les avions civils.*, *op.cit.*, p.77-79.

¹⁹³ 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.

¹⁹⁴ 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.

Jacquin de Margerie, en poste à Madrid, fait état de la situation avec Ibéria et suggère que la compagnie serait sous influence américaine :

« 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. [...] IBERIA, qui a une trentaine de 727, devient graduellement un chasse gardée de Boeing »¹⁹⁵.

Le contrôle d'Ibéria, principale compagnie aérienne espagnole, par le constructeur américain empêche Airbus de s'implanter de façon optimale sur le marché espagnol. Cette attitude de la compagnie place l'Espagne dans une situation diplomatique délicate face à ses homologues européens. Devant le refus d'Ibéria, les partenaires européens mettent en œuvre des stratégies diplomatiques dont l'intensité ne cesse de croître. Dans un premier temps, les partenaires demandent à leurs diplomates d'obtenir des audiences avec des représentants du gouvernement espagnol. Dans son télégramme du 18 octobre 1974, M. Cabouat, chef du service des Affaires générales, presse, l'ambassadeur de France à Madrid, Robert Gillet d'agir :

« 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 »¹⁹⁶.

Cependant, au fil des audiences, les diplomates s'aperçoivent que le gouvernement espagnol soutient la décision de sa compagnie aérienne. Le télégramme de Robert Gillet 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 :

¹⁹⁵ 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.

¹⁹⁶ 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.

« 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 »¹⁹⁷.

La clause des cinquante exemplaires est un des principaux arguments juridiques du gouvernement espagnol¹⁹⁸. Celle-ci autorise Ibéria 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. Au-delà de cette clause, l'Espagne estime tout de même avoir respecté ses engagements. Par ailleurs, dans un télégramme daté du 19 février 1975, l'ambassadeur français explique que l'Espagne considère « qu'elle [a] été moins bien traitée »¹⁹⁹ que ces partenaires et que le « contrat passé avec Casa était moins favorable que celui dont avaient bénéficié les autres constructeurs »²⁰⁰. Sur ce dernier élément, l'ambassadeur rappelle que l'entrée de l'Espagne dans le consortium était postérieure à celle des autres partenaires²⁰¹. Par conséquent, les travaux de développement relatifs à l'A300B étaient trop avancés pour proposer un meilleur arrangement à Casa. Le télégramme de Robert Gillet mentionne également un point important pour cette étude. En effet, il fait état d'une rencontre entre le ministre espagnol des Affaires extérieures et les ambassadeurs de RFA, des Pays-Bas et de France en poste à Madrid : « L'ambassadeur de la République fédérale, celui des Pays-Bas et moi-même avons remis à M. Cortina, l'aide-mémoire dont le texte m'a été transmis par votre télégramme no.25 »²⁰². Cet extrait entre dans le cadre de la diplomatie aérienne civile européenne. Il s'agit ici, d'une visite officielle

¹⁹⁷ 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.

¹⁹⁸ 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.

¹⁹⁹ 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.

²⁰⁰ *Ibid.*

²⁰¹ *Ibid.*

²⁰² *Ibid.*

de l'ensemble des diplomates des États-Airbus, auprès du ministre espagnol pour lui remettre un document rappelant le contexte juridique de l'affaire Ibéria. Cette visite est également l'occasion pour ces diplomates d'expliquer le point de vue des partenaires Airbus et de confronter l'Espagne. Ainsi, les ambassadeurs relèvent les contradictions dans les arguments espagnols :

« Mes collègues et moi avons eu recours à un autre genre d'argument en invoquant le caractère européen du projet Airbus. 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 se désirait pas être absente »²⁰³.

Cette contradiction dans les propos de M. Cortina est à mettre en parallèle avec l'ambition de l'Espagne à intégrer la CEE. En effet, la participation espagnole au programme Airbus est l'occasion pour elle de se rapprocher de certains de ses membres influents à l'instar de la France et de la RFA. Son investissement dans ce programme européen témoigne de son engagement et sa motivation à rejoindre la CEE. Dès lors, Airbus devient alors un atout politique pour le gouvernement Espagnol. Cette dimension n'a pas échappé aux ambassadeurs, qui n'ont pas manqué de rappeler le caractère européen du programme à leur interlocuteur, une démarche qui semble avoir suscité une attitude plus favorable de la part de celui-ci. Cette visite tripartite illustre les actions diplomatiques qui peuvent être déployées pour dénouer la situation. En se présentant unis, les trois ambassadeurs marquent l'esprit du ministre espagnol qui perçoit ainsi la force du réseau Airbus en action. L'enjeu est d'obtenir un engagement de l'Espagne en faveur d'Airbus Industrie dans ce conflit, et non pour les intérêts spécifiques d'Ibéria. L'Espagne doit privilégier la coopération européenne au détriment de ses intérêts nationaux, notamment dans le contexte de sa candidature à la CEE. Ce différend représente une opportunité supplémentaire pour le gouvernement espagnol de démontrer la

²⁰³ *Ibid.*

sincérité de cette ambition européenne. Le poids et l'influence du constructeur européen, au travers des réseaux diplomatiques, sont ainsi mis à contribution.

Les nombreuses audiences réalisées se sont révélées être un échec. Par conséquent, les services diplomatiques et gouvernementaux intensifient leurs pressions en menaçant indirectement la participation espagnole au consortium et des conséquences que cela aurait sur son économie. Cette solution a, un temps, été envisagée par le Comité Intergouvernemental, comme en témoigne la note de Philippe Cuvillier, chef du service des Affaires générales, daté du 3 mars 1976 :

« 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 INDUSTRIE, [3/] rapatriement en France et en Allemagne Fédérale des fabrications actuellement confiées à la CASA »²⁰⁴.

En complément de ces actions, ce sont des pressions plus insistantes qui sont effectuées directement par des membres de gouvernements et plus seulement via leurs réseaux diplomatiques. En 1974, le premier Ministre français, Jacques Chirac, envoie une lettre au président du Conseil espagnol, Carlos Arias Navarro dans lequel il rappelle les engagements espagnols :

« Je me permets de vous rappeler que la France et ses partenaires allemand et néerlandais au programme Airbus ont accédé en 1971 au souhait de l'Espagne de participer à cette importante entreprise européenne en procédant à la signature d'un accord intergouvernemental aux termes duquel les trois pays déjà associés fournissaient à l'industrie espagnole une part de la construction de l'appareil. L'Espagne s'engageait par cet accord à équiper sa compagnie nationale d'un nombre convenu d'Airbus et, par la même, à

²⁰⁴ 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.

orienter l'équipement de sa flotte moyen-courrier autour de cet avion et en faciliter la promotion commerciale »²⁰⁵.

L'introduction de la lettre de M. Chirac rappelle que l'intégration de l'Espagne répond à une demande de Madrid et que l'accord intergouvernemental signé à cette occasion prévoyait un engagement de l'Espagne et de sa compagnie aérienne Ibéria dans la promotion de l'appareil. Or, la réalité est tout autre puisque Ibéria n'a pas respecté cet engagement d'acquisition mais a, de plus, privilégié l'achat d'appareils américains²⁰⁶. Cette action contrevient directement à l'accord initial. La lettre du premier Ministre suggère que l'Espagne manque à ses engagements. De plus, ce dernier interpelle le président du Conseil sur la décision de la non-action de l'Espagne en faveur d'Airbus Industrie. Pour lui, « 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 ». 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. Le télégramme joint à cette lettre et adressé à l'ambassadeur de France à Madrid, rédigé par M. Cabouat, chef du service des affaires économiques et financières, mentionne que des démarches similaires seront effectuées par les responsables gouvernementaux de RFA et des Pays-Bas :

« Il y aurait donc évidemment intérêt à ce que vous vous concertiez à ce sujet avec vos collègues néerlandais et allemand afin que, dans toute la mesure du possible et sous réserve de ne pas retarder indument la remise du message de M. Chirac, vous effectviez une démarche collective »²⁰⁷.

²⁰⁵ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme du chef du service des Affaires économiques et financières, Jean-Pierre Cabouat, à l'ambassadeur de France en Espagne, Robert Gillet, du 23/10/1974.

²⁰⁶ *Ibid.*

²⁰⁷ *Ibid.*

Ce télégramme de M. Cabouat met en évidence qu'une action coordonnée des ambassadeurs auprès de l'Espagne pour remettre les lettres gouvernementales est la stratégie diplomatique privilégiée par les partenaires d'Airbus. L'objectif est d'accroître l'impact de leur démarche en présentant un front uni. M. Cabouat juge que la coordination est essentielle pour influencer la décision espagnole, mais souligne la priorité de la transmission du message de M. Chirac. Dès lors, ce passage illustre la volonté d'optimiser l'efficacité de la diplomatie par la concertation et l'action collective.

En 1977, Raymond Barre, premier Ministre français, intervient à son tour et menace explicitement l'adhésion à la CEE de l'Espagne. Dans un échange de lettres avec le Premier ministre espagnol, Adolfo Suarez, il fait part des inquiétudes franco-allemandes :

« 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 »²⁰⁸.

Ce passage, annonciateur d'une démarche commune des États-Airbus, est suivie d'une habile rétrospective de la situation et, à l'instar de la démarche de Jacques Chirac, rappelle les engagements espagnols :

« 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 »²⁰⁹.

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 »²¹⁰.

²⁰⁸ 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.

²⁰⁹ *Ibid.*

²¹⁰ Informations accessibles sur le site *Larousse*, page internet consultée le 18/05/2025 et accessible en ligne à l'adresse : <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/pr%C3%A9t%C3%A9rition/63833#:~:text=%EE%>

L'emploi de ce procédé littéraire permet de transmettre de façon subtile un message auprès du Premier ministre espagnol, à savoir l'obligation pour le gouvernement espagnol de respecter ses engagements. Raymond Barre poursuit et suggère à l'Espagne 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 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 »²¹¹.

Le Premier ministre exerce des pressions sur les projets politiques et économiques espagnols en menaçant son adhésion à la CEE. Il insinue que l'ambition espagnole pourrait être compromise si celle-ci n'accède pas aux requêtes des États-Airbus. Ces deux exemples des premiers Ministres français montrent l'importance de la rhétorique diplomatique comme outil de gestion des conflits. Elle permet non seulement d'exprimer les attentes d'un État à l'égard d'un autre, mais aussi de suggérer subtilement les actions souhaitées. Dans le cas de M. Barre, celui-ci enjoint le gouvernement espagnol à agir rapidement dans son propre intérêt.

D'autres actions diplomatiques ont été envisagées dans la résolution de l'affaire Ibéria. Dans son télégramme, daté du 11 octobre 1976, M. Cuvillier souhaite les conseils de l'ambassadeur de France en Espagne, Jean François Deniau pour évoquer cette affaire avec le roi Juan Carlos I^{er}, celui-ci étant le plus à même de le renseigner sur la conduite à tenir auprès du roi. M. Cuvillier propose trois options dont la première « consisterait à simplement rappeler notre intérêt pour cette opération, en se contentant d'une réponse verbale »²¹², la deuxième serait « de demander au gouvernement espagnol de s'engager à ce que la prochaine commande

[A0%AC%20pr%C3%A9t%C3%A9rit&text=Proc%C3%A9d%C3%A9%20de%20style%20par%20lequel,pas%20venu%20vous%20dire%20que%E2%80%A6](#)

²¹¹ *Ibid.*

²¹² 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.

d'avions que fera IBERIA soit une commande d'Airbus »²¹³. La troisième quant à elle 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 »²¹⁴.

La troisième option impliquerait une exigence forte envers le gouvernement espagnol assortie d'une menace directe pour l'industrie aéronautique espagnole via l'exclusion de CASA. Cependant, l'auteur du télégramme estime que la deuxième proposition serait la plus appropriée pour résoudre la situation. Ce document illustre ainsi le processus de réflexions diplomatiques à l'œuvre pour résoudre ce conflit, et témoigne de l'implication des services diplomatiques dans cette démarche.

Outre les services diplomatiques, Airbus Industrie cherche, elle-aussi, une solution et propose en ce sens une renégociation de l'accord de 1971 afin d'adapter au mieux le contrat initial aux besoins espagnols à condition que l'Espagne reconsidère « sa position négative en ce qui concerne la résiliation du contrat passé avec IBERIA »²¹⁵. Cette situation met donc en lumière l'emploi de différentes stratégies émanant de plusieurs acteurs. Par ailleurs, le réseau diplomatique s'est révélé important et impliqué dans la résolution des tensions. Les diplomates ont activement participé aux négociations, proposé un certain nombre d'actions, rédigé des outils de travail tels que des aide-mémoires²¹⁶, et exercé des pressions communes pour parvenir à une solution. Bien que les archives consultées ne documentent pas la résolution du conflit, Georges Ville laisse penser que cela a été le cas : « [...] Cette position d'Ibérie en contradiction avec l'accord Intergouvernemental pèsera sur les relations avec l'Espagne jusqu'en 1977 et le

²¹³ *Ibid.*

²¹⁴ *Ibid.*

²¹⁵ 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.

²¹⁶ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, aide-mémoire rédigé par le service des Affaires étrangères et adressé au ministre des Affaires extérieures, M. Cortina, du 20/02/1975.

retour d'Ibéria dans la clientèle d'Airbus »²¹⁷. Plusieurs raisons pourraient expliquer le manque de cette information dans les archives consultées, comme une recherche incomplète ou le caractère non communicable de certains documents. Par conséquent, identifier précisément les actions ayant contribué à l'amélioration des relations entre Ibéria et Airbus Industrie et, entre l'Espagne et ses partenaires européens, reste difficile. De ce fait, il est possible que d'autres démarches, encore non évoquées, soient documentées dans ces fonds. Toutefois, les propos de M. Ville attestent tout de même du succès des efforts déployés par le consortium et les réseaux diplomatiques. Plus significativement, cet épisode n'a pas remis en cause l'implication espagnole au sein du GIE, malgré les menaces comme en témoigne sa participation aux programmes A310 et A320.

Ainsi, le succès des programmes aéronautiques Concorde et Airbus est indéniablement lié au soutien diplomatique. Concorde, une révolution du vol supersonique commercial, emblématique des ambitions européennes, n'aurait pas pu être réalisé sans une aide diplomatique significative. Malgré une coopération intergouvernementale équitable, l'absence d'une structure de pilotage commune a engendré des retards décisionnelles et des tensions. Les diplomates se sont avérés essentiels dans la gestion de ces dernières, mais aussi dans l'organisation de tournées promotionnelles qui ont évolué en véritables outils diplomatiques. Concorde est lui-même devenu un outil diplomatique et un symbole de réussite industrielle européenne. Pourtant son exploitation commerciale a été difficile. Si les premières commandes laissaient entrevoir un succès commercial, les différentes crises ont fragilisé l'appareil. Celui-ci n'a survécu que grâce à Air France et British Airways qui, avec le soutien actif des ambassadeurs, notamment aux États-Unis, ont inauguré des lignes à travers le monde. Toutefois, les coûts d'exploitation élevés et la faible rentabilité de l'appareil ont conduit à la fermeture progressive de ces liaisons, à l'exception de la ligne vers New-York. Concorde s'est donc révélé un échec sur le plan commercial. Néanmoins, cette aventure a été le théâtre d'une

²¹⁷ 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, p. 14.

coordination entre les réseaux diplomatiques français et britannique pour promouvoir et défendre le supersonique. Leur collaboration, marquée par des démarches communes et l'utilisation conjointe de leurs influences, a posé les bases d'une diplomatie aérienne civile européenne, que l'on retrouve dans le programme Airbus.

La coopération intergouvernementale autour du programme Airbus se voulait plus efficace que celle de Concorde, avec une structure décisionnelle unique et une répartition des charges selon les capacités des États. Le programme Airbus est issu d'une volonté pour les États de concurrencer les États-Unis. Les crises traversées par le programme sont principalement intra-partenaires, comme le retrait puis le retour de la Grande-Bretagne, la concurrence européenne avec le BAC 3-11, ou l'annulation de la commande par Ibéria. Face à ces défis, les réseaux diplomatiques se sont coordonnés, à l'instar de Concorde, pour défendre le programme. Les archives consultées insistent sur le caractère européen du programme comme moteur des actions diplomatiques. Airbus marque ainsi le développement de la diplomatie aérienne civile européenne initiée par Concorde. L'étude de ces archives suggère également l'existence d'un réseau d'influence Airbus, s'appuyant sur les services diplomatiques des partenaires, constituant une force et un atout essentiels pour le consortium. Ainsi, le développement de Concorde et d'Airbus est intrinsèquement lié à l'émergence puis à l'essor d'une diplomatie aérienne commune. Cette dernière est particulièrement sollicitée et s'est illustrée lors de l'introduction de ces programmes aux États-Unis ainsi que dans la gestion de la concurrence industrielle et gouvernementale suscitée par les ambitions européennes.

PARTIE III – LA DIPLOMATIE AÉRIENNE CIVILE EUROPÉENNE AU CŒUR DE LA CONCURRENCE INDUSTRIELLE

Les programmes Concorde et Airbus incarnent des réussites de coopération intergouvernementale européenne. Toutefois, leur parcours commercial a rencontré un certain nombre de difficultés. Ils ont notamment dû faire face à une concurrence industrielle intense, illustrée par le Tupolev TU-144 pour Concorde et la domination de Boeing pour Airbus. De plus, certains États, en particulier les États-Unis, ont cherché à freiner l'essor de ces programmes européens, en initiant parfois de longues procédures judiciaires. L'arrivée d'Airbus a également été marquée par un affrontement politique transatlantique majeur, opposant deux visions distinctes de l'industrie aéronautique et de l'économie mondiale. Du côté soviétique, la compétition s'est manifestée sur le plan industriel avec le développement du TU-144, fruit d'une course technologique et idéologique propre à la Guerre Froide. Face à ces multiples défis, la diplomatie a été un acteur central. Les réseaux diplomatiques européens se sont mobilisés pour soutenir ces programmes, que ce soit en tentant de résoudre les tensions commerciales, en promouvant activement les appareils sur la scène internationale ou en contrant les manœuvres hostiles des adversaires des programmes.

Pour appréhender ces enjeux, l'étude de la concurrence industrielle, qu'elle soit soviétique ou américaine, permettra de souligner le rôle de la diplomatie dans la gestion de celle-ci. Ensuite, une analyse de l'affrontement politique, entre les États-Unis et l'Europe autour du développement de ces deux programmes, mettra en lumière l'action diplomatique dans la résolution des tensions internationales. Cette partie s'attachera, de ce fait, à démontrer le rôle déterminant de la diplomatie dans le succès et la gestion des difficultés rencontrées par Concorde et Airbus face à la concurrence internationale.

A. UNE CONCURRENCE INDUSTRIELLE FÉROCE

1. Concorde face à la concurrence soviétique et américaine

Le Tupolev-144 (TU-144) ou « Concordsky », un avion supersonique développé au début des années 1960, est le principal concurrent industriel du Concorde. Il prend place dans un contexte de guerre réputationnelle entre les États-Unis, l'URSS et des États européens (la France et la RFA). L'appareil vise « à démontrer la capacité de l'Union soviétique à rivaliser avec l'Occident sur le plan technologique »²¹⁸. Dans la course au vol supersonique commercial, les Soviétiques ambitionnent de faire voler leur prototype avant le projet franco-britannique. Ils y parviennent et le 31 décembre 1968, le TU-144 prend son envol, soit 61 jours avant Concorde. Les caractéristiques du supersonique soviétique ressemblent à celles de son jumeau franco-britannique. En effet, les deux appareils possèdent des ailes delta, un nez basculant ou encore un fuselage allongé. La différence majeure entre les deux appareils réside dans l'ajout de plans canards, des ailes rétractables placées derrière le cockpit de l'appareil soviétique, qui augmentent « la portance aux étapes les plus importantes du vol – décollage et atterrissage – [...] d'environ 20% »²¹⁹ selon Alexeï Tupolev, concepteur de l'appareil. À l'occasion d'une visite d'Henri Ziegler, président d'Aérospatiale, dans les usines du TU-144, ces ailerons lui ont été présentés. Un article publié dans le journal soviétique *Izvestia*, le 15 décembre 1972, rapporte les réactions de M. Ziegler :

« Le poste de pilotage, ou tout est bien conçu et réparti, est vaste, a dit M. ZIEGLER. Un dispositif original a été présenté à la délégation française : les petites ailes coulissantes à l'avant du fuselage. Elles permettent d'améliorer considérablement les qualités aérodynamiques pendant le

²¹⁸ Harbulot Christian, « Cas d'école : la guerre réputationnelle d'opportunité des États-Unis à l'avion Concorde franco-britannique », *École de Pensée sur la Guerre Économique* [en ligne], 21 novembre 2023, URL : <https://www.epge.fr/cas-decole-la-guerre-reputationnelle-dopportunitete-des-etats-unis-a-lavion-concorde-franco-britannique/>

²¹⁹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Moscou, 448PO/B/441, télégramme de l'ambassadeur de France en URSS, Roger Seydoux de Clausonne, au service des Affaires générales, du 07/06/1973.

décollage et l’atterrissement. Je félicite de tout cœur mes collègues soviétiques de cette invention ingénieuse, a dit M. ZIEGLER »²²⁰.

Si l’appréciation de l’appareil par M. Ziegler n’est pas remise en question ici, la véracité des propos retranscrits peut, néanmoins, être réinterrogée. En effet, dans le contexte de Guerre Froide et de guerre d’image, il est probable que les journalistes aient réinterprété les propos de l’ingénieur français pour valoriser les réussites technologiques soviétiques. La sincérité de la phrase « je félicite de tout cœur mes collègues soviétiques » peut être questionnée, de même que l’ensemble de l’article :

« Le Directeur de l’Aérospatiale a constaté, à l’issue de la visite de l’usine de Voronej, que le personnel de l’entreprise soviétique travaillait avec enthousiasme et dans l’harmonie, ce qui a permis de passer si vite des modèles expérimentaux à la fabrication en série de l’appareil Tu-144 »²²¹.

L’extrait dépeint une image positive du système communiste et présente un peuple travailleur et heureux, ce qui pourrait être interprété comme de la propagande en faveur de l’URSS. Par ailleurs, il est intéressant de relever que cet article a été transmis par l’ambassadeur de France en URSS, Roger Seydoux de Clausonne, au service des Affaires générales, sans commentaire ni observation de sa part. Toutefois, malgré les possibles réinterprétations des propos de M. Ziegler, on peut déduire de cet article qu’une visite a effectivement eu lieu, offrant ainsi aux industriels franco-britanniques l’opportunité d’apprécier l’étendue des progrès soviétiques et d’évaluer la compétitivité du TU-144 face à Concorde. Bien que les archives diplomatiques contiennent un dossier consacré au TU-144, celui-ci ne comprend qu’une faible quantité de documents relatifs au développement de l’appareil. La répétition de certains extraits d’interviews ou d’informations, sans analyses complémentaires, rend difficile l’interprétation du point de vue diplomatique sur le TU-144. Par ailleurs, aucun document, dans les archives consultées, ne mentionne les soupçons d’espionnage du Concorde par les

²²⁰ CADN, fonds de l’ambassade de France à Moscou, 448PO/B/441, télégramme de l’ambassadeur de France en URSS, Roger Seydoux de Clausonne, au service des Affaires générales, du 16/12/1973.

²²¹ *Ibid.*

Soviétiques qui naît en raison des nombreuses similitudes entre les deux appareils. En février 1965, au terme d'une enquête menée par la Direction de la Surveillance du Territoire (DST), l'affaire est révélée au grand jour avec l'interpellation d'un ressortissant russe en possession des plans de plusieurs parties du Concorde :

« En décembre 1965, le directeur du bureau parisien de la compagnie soviétique Aeroflot, Sergueï Pavlov, est arrêté en possession des plans détaillés des freins, du train d'atterrissement et de la cellule du Concorde. Son expulsion de France, même si passée sous silence, est la résultante d'une longue enquête de la D.S.T. (Direction de la Surveillance du Territoire français). La mission, appelée « Bulle d'air », aurait été menée par au moins trois agents et aurait permis à l'URSS d'avoir accès à des documents confidentiels sur le développement du Concorde »²²².

Adrien Motel précise que les documents volés par Pavlov auraient été trafiqués en amont par les avionneurs de Concorde afin de préserver le secret autour de son développement²²³. Pour lui, « *Concorde* est un objet regardé, épié et espionné »²²⁴. L'authenticité de cette affaire fait l'objet de plusieurs hypothèses, qui se cristallisent autour de deux visions. La plus connue étant que le supersonique a été victime d'un espionnage industriel, une technique couramment utilisée par les services soviétiques à cette période. Une autre théorie penche vers une histoire inventée de toutes pièces par les autorités françaises dans le cadre de la Guerre Froide et d'une lutte occidentale contre le communisme²²⁵. Cependant, les archives diplomatiques consultées ne font aucune mention de cette affaire d'espionnage. Cette absence de documentation peut résulter d'une consultation incomplète des archives, de documents non communicables, perdus ou retirés des fonds en raison de leur caractère confidentiel. De plus, les fonds de l'ambassade de France en Russie contiennent peu d'informations sur le TU-144. Cela pourrait s'expliquer par la difficulté d'accès, pour les diplomates, aux informations sur ce programme

²²² Balsimelli Paola, « L'affaire Concordski, un pillage de très haut vol au service de la Guerre Froide », *Enderi* [en ligne], juillet 2022, URL : https://www.enderi.fr/L-affaire-Concordski-un-pillage-de-tres-haut-vol-au-service-de-la-Guerre-Froide_a995.html

²²³ Motel Adrien, *Concorde*, *op.cit.*, p.41.

²²⁴ *Ibid.*

²²⁵ Balsimelli Paola, « L'affaire Concordski », *op.cit.*

soviétique prioritaire. Par ailleurs, le contexte géopolitique de cette période a pu reléguer le TU-144 au second plan des préoccupations diplomatiques françaises. Enfin, la France et la Grande-Bretagne ont pu considérer que le TU-144, malgré sa technologie similaire au Concorde, constituait une menace commerciale limitée pour Concorde. En définitive, bien que l'idée d'un espionnage industriel du Concorde par les Soviétiques soit une hypothèse répandue, les archives diplomatiques consultées ne permettent pas de la confirmer ou de l'infirmer.

Les archives diplomatiques abordent également l'accident du TU-144 survenu le 3 juin 1973 lors du Salon international de l'aéronautique et de l'espace du Bourget. À l'occasion de ce salon, une démonstration des supersoniques franco-britannique et soviétique a été réalisée. Lors du passage du TU-144, l'appareil s'est écrasé à Goussainville causant la mort de treize personnes. La théorie d'une erreur de pilotage est abordée par la presse et le rapport de conclusion d'enquête franco-soviétique :

« Les spécialistes français et soviétiques sont arrivés unanimement à la conclusion qu'aucune anomalie ne pouvait être mise en évidence, ni dans la construction, ni dans le fonctionnement général de l'avion et de ses systèmes. L'intervention d'un facteur humain constitue donc la plus grande probabilité »²²⁶.

Les fonds d'archives contiennent peu d'informations concernant cet accident et les conclusions de l'enquête. Toutefois, malgré ce manque de documentation, le dossier mentionne une pleine coopération des services français à l'enquête, à l'instar de la lettre de Pierre Messmer du 14 juin 1973 qui assure au Président du Conseil des ministres de l'Union Soviétique, Alexis Kossyguine, « que les recherches ont été et continuent d'être menées de la manière la plus minutieuse et que tous les services officiels français tiennent au fur et à mesure à la disposition des enquêteurs soviétiques tous les documents qui sont ou viennent en leur possession »²²⁷. Certains documents abordent également l'écoute des « fils

²²⁶ *Le Monde*, « Les causes de l'accident du Tupolev-144 sont indéterminées déclare la commission d'enquête », du 30/07/1974.

²²⁷ CADN, fonds de l'ambassade de France à Moscou, 448PO/B/441, télégramme de l'ambassadeur de France en URSS, Roger Seydoux de Clausonne, au service des Affaires générales, du 14/06/1973.

magnétiques provenant des enregistreurs du TU-144 »²²⁸. Cette faible quantité d'informations pourrait être due à un retrait de documents jugés confidentiels ou à une consultation partielle des fonds. De plus, il est possible que le secret entourant les avancées de l'enquête menée par les Soviétiques ait empêché l'accès à ces informations pour les diplomates français.

Ainsi, il ressort de l'analyse des archives consultées que l'implication diplomatique autour du TU-144 est peu significative et difficile à déterminer. Le contrôle informationnel exercé par l'URSS semble avoir limité l'impact des diplomates sur la gestion de la concurrence industrielle soviétique. De ce fait, l'établissement d'une véritable diplomatie aérienne européenne n'est pas mise en évidence par ces sources. Par ailleurs, ces archives ne font état d'aucune inquiétude concernant une potentielle concurrence du TU-144 pour Concorde renforçant alors cette idée d'absence d'une diplomatie aérienne européenne dans le cadre de ce programme. Dès lors, il semblerait que, dans ce dossier, le rôle des diplomates soit limité à la seule transmission d'informations.

Parallèlement au développement de Concorde, les États-Unis envisagent également le développement d'un avion de transport supersonique. En 1963, après plusieurs années d'études, le président Kennedy confirme la « détermination des États-Unis à construire un SST [Supersonic Transport] »²²⁹. Boeing est sélectionné en décembre 1966 par le Department of Transport et propose en 1968, le B2707-300²³⁰. Cependant, ce programme ne reste qu'au stade de prototype puisqu'en mars 1971, le financement du SST est annulé par le Sénat²³¹. Concernant l'implication diplomatique dans le suivi de cette concurrence industrielle, la consultation des fonds de l'ambassade de France aux États-Unis est impossible en raison de la présence d'amiante. Toutefois, l'importance du projet américain, du marché ciblé et de ses potentielles répercussions sur Concorde suggèrent une surveillance attentive des services diplomatiques. En dépit du peu de sources diplomatiques

²²⁸ CADN, fonds de l'ambassade de France à Moscou, 448PO/B/441, télégramme du conseiller à l'ambassade de France en URSS, M. Vimont, au service des Affaires générales, du 13/06/1973.

²²⁹ Latreille Bernard, *Les avions civils.., op.cit.*, p. 49.

²³⁰ *Ibid.*

²³¹ *Ibid.*

directes, les Archives Nationales conservent un certain nombre de documents qui permettent d'étudier la perception du projet par les autorités françaises. La vingtaine de documents consultables porte principalement sur l'abandon du projet, à travers lesquels l'on perçoit l'analyse des conséquences de la décision du Sénat par les diplomates français. Le télégramme du conseiller commercial de l'ambassade de France aux États-Unis, Guy Chaumet, du 31 mars 1971 et adressé au directeur des Relations Économiques Extérieures, précise que :

« Si les firmes BOEING et GENERAL ELECTRIC, chargées de l'étude du SST, ne peuvent trouver d'autres sources de financement, en particulier auprès d'organismes privés, le vote du Parlement entraînera l'arrêt total du programme. Les appels lancés jusqu'à présent par M. William, M. Magruder, Chef du projet SST, à la Chase Manhattan Bank, aux trois principaux sous-traitants du projet et au Directeur du Bureau du Management et du Budget, se sont heurtés à des refus »²³².

De plus, les diplomates renseignent les différents services sur des rumeurs concernant une éventuelle participation financière japonaise au projet de SST américain. Le télégramme de M. Noiville, premier conseiller à l'ambassade de France à Tokyo, et daté du 30 mars 1971, fait état de cette rumeur : « Bien que trois jours se soient déjà écoulés depuis que le *New York Times* a annoncé qu'une firme japonaise se proposait de racheter le projet du SST pour le dixième des sommes investies, il reste difficile de rétablir les faits »²³³. Il poursuit en apportant plus de précisions sur la véracité de cette information :

« La direction d'Ataka a-t-elle envoyé ou non un télégramme à M. Bertram Rein au Département d'État pour lui faire part de cet intérêt et lui demander quelles formalités il fallait remplir pour envoyer aux États-Unis une mission ? *L'Asahi* et le *Mainichi* démentent cette nouvelle, alors que le

²³² AN, Direction générale de l'Aviation civile, « Concorde et le supersonique américain », 19790687/44, télégramme du conseiller commercial de l'ambassade de France aux États-Unis, Guy Chaumet, au directeur des Relations économiques extérieures, Claude Pierre Brossolette, du 31/03/1971.

²³³ AN, Direction générale de l'Aviation civile, « Concorde et le supersonique américain », 19790687/44, télégramme du premier conseiller de l'ambassade de France au Japon, Jean Noiville, au service des Affaires générales, du 30/03/1971.

Nihon Keizai, généralement bien informé et digne de foi, la tient pour exacte »²³⁴.

Il conclut son télégramme en expliquant que cette rumeur paraît peu probable :

« Pour l'instant, tout porte à croire que la nouvelle diffusée par le *New York Times* ne répond pas à la réalité : en effet, on voit mal pourquoi une société qui se place loin derrière les grands de l'import-export et qui, de plus, ne s'est jamais occupée d'aéronautique, aurait répondu à l'appel de l'un de ses clients, sans consulter les autorités japonaises compétentes, alors qu'il s'agit d'une affaire si importante que le premier constructeur nippon ne pourrait la traiter seul »²³⁵.

Ces exemples de télégrammes illustrent les thématiques abordées par les différents documents conservés aux Archives Nationales. Néanmoins, malgré la présence de ces documents relatifs au SST, aucun d'entre eux ne suggère une collaboration ou action diplomatique franco-britannique commune face à cette concurrence. La situation avec le projet américain ne nécessitant pas d'intervention diplomatique, les ambassadeurs se contentent de transmettre les informations. Ainsi, à la lumière des archives consultées, la gestion de la concurrence industrielle des programmes rivaux de Concorde par les ambassadeurs semble se limiter à un rôle d'informateurs, sans impact significatif sur le développement de ces programmes ou permettant d'avantager Concorde. Par ailleurs, le peu d'archives concernant ces programmes rend difficile l'identification d'une action diplomatique commune qui s'apparenterait à une diplomatie aérienne civile européenne.

²³⁴ *Ibid.*

²³⁵ *Ibid.*

2. L’Outre-Atlantique en concurrence avec Airbus

Dès ses prémisses, le projet Airbus avait pour objectif de concurrencer les constructeurs aéronautiques américains tels que Boeing, Lockheed ou McDonnell Douglas, leaders mondiaux du marché. Si les États participants à la coopération intergouvernementale sont persuadés de la réussite du projet, la vision outre Atlantique diffère. En effet, les acteurs gouvernementaux et industriels ne croient pas réellement en cette initiative et ne la voient pas comme un concurrent crédible. De fait, ils n'y accordent aucune importance et réagissent trop tardivement face aux réussites du constructeur européen. Devant l'ampleur et le succès d'Airbus Industrie, les constructeurs, Boeing et McDonnell Douglas, essaient, de contrer Airbus Industrie, en proposant des appareils concurrents, réalisant des campagnes de presse négatives à l'encontre du constructeur européen ou en interférant dans les négociations de contrats de vente d'appareils ou d'adhésion au programme. C'est le cas de Mac Donnell Douglas, dont les quelques stratégies tentent de ralentir le développement commercial d'Airbus Industrie. Le télégramme daté du 16 novembre 1983, du conseiller aux affaires étrangères, Pierre Saulière et adressé au réseau diplomatique français, mentionne une des méthodes employées par le constructeur :

« Mac Donnell Douglas a toujours utilisé les apparences d'ouvertures prometteuses vers des constructeurs étrangers de moindre capacité pour briser leurs tentatives d'autonomie ou d'association avec Airbus-Industrie. Naguère, vers le Japon, l'Indonésie et les Pays-Bas, avec le projet de court-moyen courrier [...], qui avait en réalité pour objectif essentiel de dissuader ces pays d'acquérir l'A320 et, du même coup, d'empêcher le consortium européen de lancer cet appareil »²³⁶.

Il poursuit en rappelant que cette méthode est toujours employée par la firme américaine :

²³⁶ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, télégramme du conseiller aux Affaires étrangères, Pierre Saulière, au réseau diplomatique français, du 16/11/1983.

« Aujourd’hui vers l’Italie à qui l’on fait miroiter, par le biais d’offres alléchantes à Aeritalia, un degré de développement industriel et technologique supérieur à [illisible] d’une solution purement européenne. Enfin, la firme américaine utilise les mêmes procédés illusoires avec d’autres acquéreurs potentiels de l’A 320 [...] »²³⁷.

Ainsi, il semblerait que pour les autorités françaises, les stratégies commerciales de Mac Donnell Douglas visent à nuire au développement du consortium en proposant des coopérations industrielles ou des contrats aux rabais à plusieurs États. Par cette approche, le constructeur cherche à rompre les liens entre ces États et le consortium européen. De plus, le télégramme aborde une autre stratégie opérée par la firme en proposant des contrats de locations des appareils :

« Mac Donnell a pris, depuis un an environ, une place souvent enviée sur le marché du "leasing", par quelques opérations spectaculaires [...] qui consistent à offrir des appareils d’occasions à des conditions jusque là inconnues : prix de location modiques (quelques milliers de dollars par mois), reprise éventuelle au gré du locataire et sans indemnité [...], ou, au contraire, acquisition définitive de l’appareil par la compagnie [...] »²³⁸.

En agissant ainsi, Mac Donnell Douglas réduit la liste de clients potentiels pour Airbus Industrie. Pierre Saulière, qui analyse cette stratégie, sous-entend que la démarche du constructeur est une forme de supercherie puisque les avions loués sont des « appareils de seconde main, au profil et à la technologie caducs destinés de toute manière à ne plus être opérationnels d’ici quelques années [...] et qui, en fin de compte, ne sont pas rentables en exploitation de moyenne ou longue durée »²³⁹. Son rapport conclut en soulignant la difficulté des constructeurs aéronautiques américains à « s’adapter rapidement aux besoins des compagnies et concurrencer à armes égales – pour le moins – Airbus »²⁴⁰. Ainsi, ces mêmes constructeurs sont obligés d’agir de cette manière et d’avoir recours à des tactiques défensives pour ralentir l’arrivée du programme A320 et leur laisser le temps de

²³⁷ *Ibid.*

²³⁸ *Ibid.*

²³⁹ *Ibid.*

²⁴⁰ *Ibid.*

développer un appareil concurrent. Cette étude des méthodes commerciales de Mac Donnell Douglas est un outil important pour les diplomates, qui peuvent s'en servir, lors de discussions auprès de leurs interlocuteurs. Cette attitude offensive à l'égard d'Airbus Industrie contraste cependant avec la volonté pour Mac Donnell Douglas de participer au développement de l'A320. Le télégramme du 13 décembre 1983, l'ambassadeur de France en Italie, Philippe Martinet, informe le service des Affaires générales, de cette offre :

« Lors de l'entretien avec M. Castellari [directeur général des Affaires économiques au ministère des participations d'état], celui-ci a longuement reparlé des avantages, surtout commerciaux, d'une collaboration entre Airbus et Mac Donnell Douglas. [...] M. Castellari nous a donné une copie d'un "non paper" [...]. Il pose en termes généraux le principe d'une collaboration entre Mac Donnell Douglas et Airbus Industrie sur le programme A 320 de manière à réunir les forces de deux outsiders contre Boeing »²⁴¹.

La demande du constructeur traduit une certaine résignation de sa part et suggère qu'il a constaté l'échec de ses manœuvres commerciales pour freiner Airbus Industrie. Cette attitude illustre les inquiétudes des constructeurs américains qui prennent conscience du poids commercial d'Airbus et de son avancée technologique. Par ailleurs, la proposition de Mac Donnell Douglas laisse penser que la société ne se préoccupe pas des intérêts des États-Unis mais des siens en privilégiant une collaboration européenne plutôt qu'américaine. Même si plusieurs discussions ont eu lieu, cette proposition n'a pas été concrétisée. Avec les actions de Mac Donnell Douglas, l'on constate que cette concurrence et cette lutte américaine contre Airbus naît au milieu des années 1970, période à laquelle le consortium se structure, intègre de nouveaux membres, augmente la production de ses appareils et développe de nouveaux modèles.

²⁴¹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO1999038/374, télégramme de l'ambassadeur de France en Italie, Philippe Martinet, au service des Affaires générales, du 13/12/1983.

Le second constructeur américain marquant pour Airbus est Boeing. Dès les débuts du projet européen, le géant américain ne semble pas convaincu par celui-ci et propose même son aide. Le compte-rendu de la réunion tripartite entre la France, la RFA et la Grande-Bretagne relative au programme Airbus du 5 septembre 1966, aborde l'offre proposée par Boeing :

« M. Reichardt [membre de la délégation allemande] indique que les propositions de Boeing sont les suivantes : - au moins 50% de la construction et de la production des appareils en Europe ; - direction technique générale et direction commerciale et financière du projet à Boeing ; [...] - montage final en Europe à une cadence minimum de 8 à 9 par mois. Il n'est absolument pas certain que le principe du montage final en Europe accepté par Boeing, il y a quelques mois le soit encore aujourd'hui »²⁴².

Quoique avantageuse commercialement et techniquement pour les partenaires européens, cette proposition transformerait l'Airbus européen en un Airbus transatlantique. De plus, elle signifierait l'abandon d'une coopération purement européenne et contraindrait les partenaires à un rôle de sous-traitants, compromettant ainsi l'indépendance de l'Europe face aux États-Unis. Toutefois, le projet n'aboutit pas et Boeing a d'abord observé le développement d'Airbus sans réagir. Pourtant, la consultation des archives indique qu'à partir du milieu des années 1970, Boeing, à l'image de Mac Donnell Douglas, a développé une campagne de plus en plus marquée contre Airbus. À cette période, les diplomates notent l'ingérence de Boeing dans l'affaire Ibéria²⁴³ et abordent les rumeurs de corruption au sein de la compagnie aérienne par Boeing. La dépêche d'actualité de l'ambassadeur de France en Espagne, Jean François Deniau, du 5 mai 1977, fait état de ces rumeurs :

« [...] Il rappelle les rumeurs selon lesquelles l'attitude de la Compagnie espagnole aurait été motivée par des pressions américaines. " ARRIBA " du

²⁴² CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/55, compte-rendu de la réunion tripartite relative au programme Airbus, du 5/09/1966.

²⁴³ Voir partie II. B.2 « Les services diplomatiques, alliés majeurs pour le programme Airbus », p.146.

même jour publie d'ailleurs un autre article [...] dans lequel il rapporte que le président d'IBERIA a fait savoir que les dirigeants des Sociétés BOEING et DOUGLAS niaient avoir versé des commissions à sa Compagnie ou à des fonctionnaires espagnols pour les amener à acheter leurs appareils »²⁴⁴.

Ce passage illustre l'interaction possible entre les enjeux commerciaux, d'éventuelles pressions étatiques visant à favoriser les constructeurs américains, et la nécessité pour les avionneurs de répondre publiquement à des allégations. Le démenti des constructeurs américains cherche à contrer les soupçons de pratiques commerciales contestables et à préserver leur réputation. L'extrait soulève alors la question de la transparence dans les transactions importantes du secteur aéronautique, un domaine où les intérêts nationaux et les stratégies d'entreprises peuvent être étroitement liés. En somme, ces rumeurs de corruption, bien que non prouvées, révèlent l'une des stratégies de Boeing pour ralentir l'essor du constructeur européen.

La campagne de Boeing contre Airbus Industrie s'intensifie lors du lancement et de la commercialisation de l'A320, un appareil innovant sur le plan technologique. Au cours de l'année 1984, le constructeur américain emploie plusieurs stratégies. Le télégramme du 30 mars 1984 de M. Chenu évoque la tournée d'adieu du vice-président de Boeing, M. Boullioun au cours de laquelle il est « chargé de relancer une vigoureuse campagne pour défendre principalement les couleurs du B 757 et, surtout, du B 767 rival de l'Airbus A 310-200 et -300 »²⁴⁵. Au cours de cette tournée, M. Boullioun doit aborder plusieurs thèmes comme la « reprise économique, générale aux États-Unis »²⁴⁶, et « porter des attaques contre Airbus-Industrie »²⁴⁷. M. Chenu explique que dans ce contexte :

« Le représentant de Boeing tentera de démontrer que les appareils Airbus – tous de grande qualité – ont été construits en fonction de besoins dépassés

²⁴⁴ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme de l'ambassadeur de France en Espagne, Jean François Deniau, au service des Affaires générales, du 05/05/1977.

²⁴⁵ CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO1999038/375, télégramme du chef du service des Affaires générales, Georges-Marie Chenu, au réseau diplomatique français, du 30/03/1984.

²⁴⁶ *Ibid.*

²⁴⁷ *Ibid.*

[...], c'est-à-dire pour des temps de pénurie. De fait, c'est le nouveau produit du consortium, l'A320 court-moyen courrier, qui est au premier chef visé »²⁴⁸.

Cette campagne de désinformations est analysée en détails par le diplomate qui développe une longue argumentation rappelant les qualités des appareils Airbus et les raisons de cette concurrence. Ainsi, il signale aux réseaux diplomatiques français que :

« Cette nouvelle campagne de Boeing est suscitée en réalité, outre le dynamisme habituel de cette firme, par un constat lucide de ses dirigeants : des erreurs de choix ont été faites tout au long de la décennie 1970, et le constructeur américain doit en conséquence, aujourd’hui, vendre à tout prix des appareils qui sortent en grande cadence de ses chaînes »²⁴⁹.

Il précise que la firme de Seattle a été « prise de court par la (*sic.*) lancement de l'A320. [...] »²⁵⁰ et que le constructeur américain envisage de redresser cette erreur de jugement en redoublant ses attaques contre Airbus-Industrie et en déclarant à ses clients potentiels qu'il se prépare à lancer un court-moyen courrier²⁵¹ concurrent de l'A320. Le télégramme conclut sur des consignes données aux ambassadeurs :

« Quoi qu'il en soit, le département et les services compétents seraient reconnaissants de toute indication éventuelle que vous pourriez recueillir tant auprès de vos interlocuteurs habituels que dans la presse sur la tournée de M. Boullioun : il s'agit là, en effet, d'une manœuvre préparatoire à une offensive de la plus grande envergure que Boeing compte bien mener tous azimuts dans les mois prochains »²⁵².

Ce télégramme montre que les services français sont attentifs aux mouvements de Boeing et interprètent la tournée de M. Boullioun comme le signe avant-coureur d'une stratégie commerciale agressive et étendue à l'avenir. Dès lors,

²⁴⁸ *Ibid.*

²⁴⁹ *Ibid.*

²⁵⁰ *Ibid.*

²⁵¹ *Ibid.*

²⁵² *Ibid.*

ils cherchent activement à recueillir des informations pour anticiper et comprendre cette offensive. Cette méthode, appelée « *Rolling Thunder* » et employée par Boeing, consiste à « dissuader les acquéreurs potentiels du court-moyen courrier européen »²⁵³. Par ailleurs, cette longue étude s'avère être un important outil de travail pour les diplomates français qui ont en leur possession des arguments précis pour contrer la campagne de M. Boullioun après son passage en Asie, au Proche et Moyen-Orient.

Outre cette tournée organisée par Boeing, le constructeur américain lance en 1981, une campagne intensive en Italie pour établir une coopération internationale avec l'industrie italienne au moment même où Airbus négocie avec le gouvernement italien pour intégrer cette même industrie dans le consortium. Dans cette lutte pour s'attirer l'Italie, Boeing met en place des commissions afin de promouvoir un partenariat italo-américain²⁵⁴, offrant ainsi une perspective plus séduisante à l'Italie en misant sur son ambition d'occuper un rôle majeur dans une coopération. Le télégramme de l'ambassadeur de France en Italie, Étienne Burin des Roziers, daté du 19 mars 1971 et adressé au ministre chargé de la défense nationale, Michel Debré, explique les aspirations italiennes :

« [...] Cette évolution s'est poursuivie rapidement pour aboutir à l'état d'esprit qui domine actuellement toute décision comme ayant dépassé le stade de la fabrication sous licence et l'intérêt de leur gouvernement ne s'attache plus qu'à des programmes propres à contribuer à leur remontée technologique. C'est ainsi que s'expliquent leur coûteuse participation au projet MRCA 75 et leur ambitieuse prétention de devenir leur partenaire de Boeing pour un avion commercial " STOL " des années 1980. Pour les mêmes raisons ont échoué ou s'enlisent les amorces de négociation pour

²⁵³ CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO1999038/374, télégramme du chef du service des Affaires générales, Georges-Marie Chenu, au réseau diplomatique français, du 10/02/1984.

²⁵⁴ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/284, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Bernard Vernier-Palliez, au service des Affaires générales, du 18/11/1982.

l’association de l’Italie aux programmes Breguet 941, Marcel Dassault, " Hirondelle ", Airbus, etc. »²⁵⁵.

Afin de tenter de convaincre le gouvernement italien, l’ambassadeur préconise plusieurs actions diplomatiques pour augmenter [leurs] chances de succès. Ainsi, il propose :

« d’offrir à l’Italie une association dans un domaine où son retard est encore considérable, celui des moteurs : association autour du M 53, de la SNECMA [...] peut-être par ce biais pourrait-on reprendre pied sur un marché qui semble ces jours-ci glisser de nouveau vers les pôles d’attraction des grands constructeurs américaines et anglais qui, aussitôt perçue l’évolution italienne, n’ont pas manqué d’y adapter leur comportement »²⁵⁶.

Cette première option ciblée propose une opportunité industrielle importante pour l’Italie qui pourrait bénéficier d’un transfert de technologie. Cela suggère une approche où la coopération avec Airbus pourrait apporter une expertise et un développement technologique bénéfique pour l’Italie. Cette offre de l’ambassadeur à une participation au développement des moteurs de la SNECMA est une tentative de contrer l’expansion des concurrents et de réaffirmer l’attractivité d’une collaboration européenne. Par ailleurs, cet extrait souligne que les concurrents ont été attentifs à la position italienne et ont ajusté leurs stratégies en conséquence, mettant en évidence une bataille concurrentielle pour séduire l’Italie. Dans cette perspective, Boeing utilise d’autres arguments pour convaincre le gouvernement italien. Le télégramme du 17 septembre 1989 de l’ambassadeur de France en Italie, Gilles Martinet, évoque une campagne du constructeur américain contre Airbus auprès des autorités italiennes :

« Les secrétaires généraux de 3 centrales (CGIL, CISL, UIL) avec lesquels je m’entretenais il y a quelques jours, m’ont indiqué, alors que je les interrogeais sur leur attitude à l’égard de l’A320, qu’ils avaient été reçus par le président de Boeing et qu’une importante documentation sur le projet B7-

²⁵⁵ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/56, télégramme de l’ambassadeur de France en Italie, Étienne Burin des Roziers, au ministre chargé de la défense nationale, Michel Debré, du 19/03/1971.

²⁵⁶ *Ibid.*

7 leur avait été remise. Ils en retenaient que la coopération avec les américains procurerait en l'occurrence 3 fois plus d'avantages industriels et d'emplois que l'association à la réalisation de l'A320 »²⁵⁷.

Pour convaincre l'Italie, Boeing étend son argumentation au-delà du domaine industriel pour aborder l'aspect social, en particulier les avantages liés à l'emploi. Les représentants de Boeing affirment qu'une coopération avec les États-Unis générerait plus d'emplois pour l'industrie italienne qu'une participation dans le programme européen. Pour appuyer cette stratégie, les diplomates informent que Boeing a intensifié sa communication dans la presse. Le télégramme du 13 décembre 1983 de Gilles Martinet met en lumière cette démarche :

« À noter enfin que vient de se développer sur plusieurs journées une campagne de publicité massive, avec achat par Boeing de pages entières des principaux quotidiens italiens, sur le thème " Choisissez le leader " et soulignant les avantages économiques et sociaux que l'Italie tire d'une collaboration étroite entre Aeritalia et Boeing »²⁵⁸.

La campagne ne se limite donc pas aux spécifications techniques de l'appareil, mais met également en avant les bénéfices sociaux pour l'Italie. Ainsi Boeing déploie une panoplie d'arguments pour persuader les autorités, illustrant ses capacités d'adaptation de sa campagne selon ses cibles commerciales. Cet évènement, que l'on peut qualifier de « Bataille pour l'Italie », est d'une importance capitale pour Boeing. En effet, une victoire donnerait au constructeur américain l'opportunité de regagner du terrain en Europe, un marché où il a vu ses parts diminuer depuis l'arrivée d'Airbus et qui a conduit les grandes compagnies européennes comme Air France, KLM, British Airways ou Lufthansa à réduire leurs commandes d'appareils américains. De surcroît, en remportant cette compétition et en proposant une collaboration avec l'Italie, Boeing pourrait créer une concurrence directe à Airbus en Europe et freiner son développement en le privant d'un soutien européen. Face à cette campagne, le consortium, à travers les réseaux

²⁵⁷ CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO1999038/374, télégramme de l'ambassadeur de France en Italie, Gilles Martinet, au service des Affaires générales, du 17/09/1989.

²⁵⁸ CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO1999038/374, télégramme de l'ambassadeur de France en Italie, Gilles Martinet, au service des Affaires générales, du 13/12/1983.

diplomatiques, organise des entretiens avec les dirigeants italiens²⁵⁹. En complément, les partenaires s'entretiennent pour déterminer la meilleure démarche à mettre en place pour faire face à la campagne américaine. Le télégramme du 3 novembre 1982, de l'ambassadeur de France à Bonn, Henri Froment-Meurice, mentionne les conclusions d'un échange entre l'un de ses collaborateurs de l'ambassade de France et les responsables du programme Airbus au ministère fédéral de l'économie. Ainsi, la réunion aboutit sur la nécessité pour les partenaires de proposer une offre plus importante que le marché américain :

« Ils soulignent aussi, que compte tenu des liens existant entre les Italiens et les Américains en matière de construction aéronautique, il sera sans doute très difficile de faire aboutir ces négociations. Il faudrait en tout cas offrir aux Italiens une participation au moins égale à 10% dans le programme pour rendre cette participation attrayante à leurs yeux »²⁶⁰.

Outre ces réflexions, ce télégramme présente une particularité puisqu'il aborde l'idée qu'un seul des partenaires mènerait les négociations avec l'Italie :

« Les Allemands, nous dit-on, ne manquent pas une occasion d'inciter les Italiens à s'engager dans cette voie. Mais nos interlocuteurs ne cachent pas que compte tenu des relations que nous entretenons déjà avec l'industrie italienne, en particulier pour la construction de l'ATR 42, nous sommes mieux placés qu'eux pour exercer une influence sur les responsables italiens de l'aéronautique »²⁶¹.

Il paraît utile de noter cette différence car les archives étudiées jusqu'à présent mettent majoritairement en lumière le besoin d'actions diplomatiques conjointes. Cet extrait renforce le fait que la structure du GIE est un atout, car elle simplifie, via l'intégration de multiples réseaux diplomatiques, l'établissement de contacts étatiques. Ici, la France est sollicitée pour intervenir, notamment en raison de ses liens avec l'industrie italienne concernant le programme ATR 42. Le passage

²⁵⁹ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/284, télégramme de l'ambassadeur de France en Italie, Gilles Martinet, au service des Affaires générales, du 03/06/1982.

²⁶⁰ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/284, télégramme de l'ambassadeur de France en RFA, Henri Froment-Meurice, au services des Affaires étrangères, du 03/11/1982.

²⁶¹ *Ibid.*

illustre alors la souplesse du GIE et la flexibilité de la diplomatie aérienne civile européenne, qui permet l'intervention d'un seul partenaire selon le contexte, sans qu'il soit nécessaire de mobiliser l'ensemble du réseau. Malgré toutes ces actions, Airbus échoue à convaincre l'Italie puisque cette solution est jugée « *non conveniente per l'Italia* »²⁶² par le gouvernement italien. Afin de lutter contre les différentes campagnes de Boeing à l'instar de celles en Syrie²⁶³ ou au Japon²⁶⁴, Airbus Industrie s'appuie sur les services diplomatiques du consortium. Pour cela, ils sont régulièrement tenus informés des évolutions des programmes et de leurs caractéristiques. Dans son télégramme du 8 mars 1984, Georges Marie Chenu rappelle les principales spécificités de l'A320 à l'ensemble du corps diplomatique français, dont voici un extrait :

« L'A320 est un avion entièrement nouveau. Il est le seul à bénéficier des progrès technologiques les plus récents, en aérodynamique, pour les systèmes (mini manche, commandes de vol principales électriques, numérisation accrue des équipements) ainsi que dans le domaine des matériaux avec utilisation de nouveaux alliages d'aluminium et une augmentation de structures en composite »²⁶⁵.

Par la transmission de ces éléments, M. Chenu permet aux diplomates de promouvoir auprès de leurs interlocuteurs le programme et contrer les campagnes américaines. De plus, il donne pour consignes aux ambassadeurs de mener des actions diplomatiques conjointes :

« S'agissant plus particulièrement du programme Airbus, il est nécessaire que vous mainteniez un contact étroit avec vos collègues allemand, espagnol et néerlandais – qui vont recevoir des instructions analogues à ce sujet – en vue : A) de mener des actions conjointes d'information susceptibles de créer

²⁶² CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105199038/374, télégramme de l'ambassadeur de France en Italie, Gilles Martinet, au service des Affaires générales, du 21/12/1983.

²⁶³ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/476, télégramme de l'ambassadeur de France en Syrie, André Nègre, au service des Affaires générales, du 27/11/1974.

²⁶⁴ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme de l'ambassadeur de France à Tokyo, Louis Daugé, au service des Affaires générales, du 11/03/1978.

²⁶⁵ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/284, télégramme du chef du service des Affaires générales, Georges-Marie Chenu, au réseau diplomatique français, du 08/03/1984.

un climat favorable au succès de ce programme. B) de prêter le concours nécessaire aux missions appelées à se rendre dans le pays de votre résidence pour des contacts avec les compagnies aériennes, acheteurs potentiels. C) de signaler, compte-tenu des éléments d'information en votre possession, toute action particulière qu'il vous paraîtrait souhaitable d'entreprendre »²⁶⁶.

Ce passage révèle qu'une stratégie diplomatique dynamique et coordonnée au niveau européen pour soutenir le programme Airbus est instaurée par Georges Marie Chenu. Il investit les diplomates de multiples fonctions allant de la communication avec les services, à la mise en œuvre de démarches et à la proposition d'actions. Dans l'objectif de concurrencer efficacement Boeing, les diplomates rédigent des rapports faisant le point sur la gestion de la concurrence par le consortium et des possibilités d'amélioration de celui-ci. Le télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, du 18 octobre 1973, établit le bilan de la tournée de démonstration de l'Airbus aux États-Unis :

« Comme pour le Concorde, cette tournée a constitué un indéniable succès sur le plan technique. L'appareil a séduit, notamment par le faible niveau de son bruit et par la modestie de ses exigences quant à la longueur des pistes. [...] Mais comme pour le Concorde, le bilan commercial de cette tournée ne comporte rien de concret pour l'immédiat. [...] L'échec que l'Airbus vient d'essuyer en Iran face à Boeing montre que la partie sera très dure à jouer face aux constructeurs américains, dotés de moyens considérables, notamment quant aux conditions de crédit qu'ils sont en mesure d'offrir »²⁶⁷.

Face à ce bilan, l'ambassadeur propose « d'éviter toute improvisation, comme cela [lui] semble avoir été parfois le cas pour certaines étapes de la tournée

²⁶⁶ *Ibid.*

²⁶⁷ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, au service des Affaires générales, du 18/10/1973.

de l'Airbus »²⁶⁸. Il souhaite également que la communication lors de la tournée ne soit pas seulement axée sur le « caractère technique »²⁶⁹ de l'appareil afin de convaincre à la fois les compagnies aériennes, les autorités aéroportuaires ainsi que les parlementaires, la presse, l'opinion publique etc. À la fin de son télégramme, l'ambassadeur préconise une meilleure utilisation des réseaux diplomatiques et suggère une plus grande implication de leur part dans la promotion des appareils :

« C'est pourquoi je ne saurais trop redire combien il me semble nécessaire de ne pas laisser à la seule initiative des constructeurs la responsabilité de la promotion d'un appareil comme l'Airbus et combien je crois que le concours des Ambassades et Consulats des quatre pays participant au programme pourrait être mieux utilisé qu'il ne l'a été jusqu'ici »²⁷⁰.

Cette suggestion de M. Kosciusko-Morizet s'inscrit dans le cadre de la diplomatie aérienne civile européenne car elle suggère l'utilisation de tous les réseaux diplomatiques pour soutenir Airbus Industrie. Ainsi, les différentes campagnes commerciales opposant Airbus Industrie et Boeing, amorcées dès le milieu des années 1970 et s'intensifiant au cours des années 1980, voient le duopole entre les deux constructeurs s'affirmer. Depuis lors, ils se livrent une compétition sur les plans industriel, politique, économique et social pour convaincre les compagnies aériennes et les États. L'arrivée d'Airbus Industrie aux États-Unis, marquée par les ventes de 23 A300B²⁷¹ en mars 1978 à Eastern Airlines et de 91 appareils à Pan Am Airways en novembre 1984²⁷², ainsi que les innovations technologiques de l'A320, a contraint les constructeurs américains, en particulier Boeing, à réagir pour ralentir l'essor du consortium européen. Cette réaction s'est notamment manifestée par des tentatives de discréditation des appareils Airbus dans la presse, auprès des compagnies aériennes et des autorités étatiques et a été suivie

²⁶⁸ *Ibid.*

²⁶⁹ *Ibid.*

²⁷⁰ *Ibid.*

²⁷¹ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, note confidentielle relative au contrat entre Airbus Industrie et Eastern Airlines, du 03/04/1978.

²⁷² CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, note d'information relative au contrat entre Airbus Industrie et Panam Airways, du 13/09/1984.

de près par les services diplomatiques européens qui ont tenté d'y apporter des réponses soulignant alors la dimension politique et diplomatique de cette compétition industrielle. Par ailleurs, outre cette concurrence industrielle menée principalement par les avionneurs américains contre Concorde et Airbus, les autorités américaines ont aussi agi pour limiter l'implantation de ces programmes européens aux États-Unis.

B. LE BLOCAGE DES PROGRAMMES EUROPÉENS PAR LE GOUVERNEMENT AMÉRICAIN

1. Concorde et ses innovations technologiques

Le Concorde, bien qu'incarnant une avancée technologique et une prouesse révolutionnaire, a suscité une forte opposition aux États-Unis en raison de ses nuisances sonores et de son impact environnemental. Afin de freiner son introduction sur le sol américain, des législations visant à limiter le bruit produit par les avions supersoniques ont été envisagées dans les années 1970, telles que l'*Airport and Aircraft Noise Reduction Act* de 1978 et le *Noise Control Act* de 1972, émanant du Congrès américain et de l'agence américaine de protection de l'environnement (EPA). C'est dans ce contexte qu'un arc judiciaire a pris place concernant l'autorisation d'atterrissement du Concorde à New York et Washington-Dulles. Celui-ci oppose la PONYA à Air France et British Airways, et marque le début de l'Affaire Concorde²⁷³.

Les premiers éléments de ce litige apparaissent, dans les archives diplomatiques, dès le mois de mai 1974, période à laquelle la PONYA affirme son intention d'interdire le supersonique. Le télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, daté du 9 mai 1974 rapporte un entretien entre la PONYA et M. Lansalot-Basou, conseiller aux transports de

²⁷³ Les ambassadeurs ont suivi les procès de près pendant deux ans, générant un grand nombre de télex conservés aux archives diplomatiques. De ce fait, cette étude se limitera aux éléments principaux de l'affaire.

l’ambassade. Les « résultats de cette conversation ont été négatifs »²⁷⁴ et les autorités de la PONYA ont indiqué que l’organisme « avait pour politique de ne pas accepter d’appareils nouveaux si ces avions ne pouvaient se prévaloir de niveaux de bruit inférieurs au seuil actuellement atteint sur les aéroports relevant de son autorité »²⁷⁵. Par ailleurs, ils ont argué que cette position était due à « l’hypersensibilité des populations voisines de l’aéroport de Kennedy et l’importance du contentieux spécifique en cours »²⁷⁶. L’ambassadeur poursuit son rapport et précise que les « difficultés pourraient s’accroître dans un proche avenir dans la mesure où [les autorités de la PONYA] envisageaient d’abaisser le niveau maximum de bruit (112 EPN DB) actuellement imposé aux aéronefs décollant ou atterrissant à New York »²⁷⁷. Ainsi, la ferme position de la PONYA semble viser délibérément les appareils supersoniques et particulièrement Concorde, seul appareil concerné par ces mesures. Pour tenter de convaincre la PONYA de revoir sa position, l’ambassadeur propose plusieurs mesures telles que des échanges avec les autorités locales dont il est « indispensable d’obtenir au moins la neutralité »²⁷⁸ ou encore des rencontres entre les autorités de la PONYA et les responsables français et anglais du programme Concorde. Par ailleurs, il rappelle que les difficultés d’accès du supersonique aux États-Unis, dues au bruit, sont un élément soulevé depuis plusieurs années par l’ambassade : « Nous ne devons, en tout cas, négliger aucune occasion pour tenter de résoudre le problème majeur du bruit qui, comme cette ambassade le souligne depuis trois ans, constitue l’obstacle principal à l’accès du Concorde au marché américain »²⁷⁹. Il insinue alors que les recommandations des ambassadeurs n’ont pas été suffisamment prises en compte par les services franco-britanniques. Dans un second télégramme, M. Kosciusko-Morizet suggère que ces actions ne se limitent pas à des « interventions

²⁷⁴ CADN, fonds de l’ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme de l’ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, au service des Affaires générales, du 09/05/1974.

²⁷⁵ *Ibid.*

²⁷⁶ *Ibid.*

²⁷⁷ *Ibid.*

²⁷⁸ *Ibid.*

²⁷⁹ *Ibid.*

gouvernementales au niveau fédéral, mais soient également accompagnées de démarches parallèles des constructeurs aussi bien que des compagnies aériennes française et britannique auprès des autorités aéroportuaires »²⁸⁰. Cette proposition laisse entrevoir les prémisses d'un réseau d'influence Concorde, associant diplomatie, gouvernements, avionneurs et compagnies aériennes. Ce réseau d'influence pourrait agir efficacement pour obtenir l'autorisation d'atterrisse à New York, ses membres étant en mesure d'intervenir à différents échelons (gouvernemental, fédéral, industriel etc.). La suggestion de l'ambassadeur présente un intérêt pour cette étude car elle illustre la volonté des ambassadeurs à résoudre ce conflit, et ce même en intervenant auprès d'acteurs non gouvernementaux et des organismes privés, tels que la PONYA. Cependant, bien que cette démarche puisse dépasser leurs fonctions habituelles, l'ambassadeur insiste sur « la nécessité d'associer systématiquement [le] partenaire britannique à l'action proposée »²⁸¹, renforçant la dimension européenne du projet Concorde et consolidant, de fait, la diplomatie aérienne civile européenne.

En janvier 1976, l'affaire prend de l'ampleur. L'agence fédérale pour la protection de l'environnement transmet à la FAA un projet de réglementation « des émissions sonores des avions supersoniques civils » qui prévoit que « tout avion supersonique, qui n'aura pas volé le 31 décembre 1974, sera astreint à respecter les normes sonores imposées aux appareils subsoniques »²⁸². Cette mesure, défavorable à Concorde, établit une véritable discrimination entre les avions supersoniques et subsoniques. Au cours de cette même période, le secrétaire d'État aux Transports, William Coleman, est amené à décider du sort de Concorde aux États-Unis, en autorisant ou non sa venue. Dans cette perspective, il organise une audience publique « en vue de recueillir les réponses aux questions contenues dans la déclaration d'impact sur l'environnement (EIS), publiée par l'administration

²⁸⁰ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, au service des Affaires générales, du 10/05/1974.

²⁸¹ *Ibid.*

²⁸² CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, au service des Affaires générales, du 15/01/1976.

fédérale de l'aviation (FAA) au sujet du Concorde »²⁸³. Dans son télégramme du 5 janvier 1976, M. Kosciusko-Morizet relate cette audience au cours de laquelle, le secrétaire n'a cessé de rappeler que « les États-Unis devaient se conformer non seulement à leur législation nationale, mais aussi à leurs engagements internationaux »²⁸⁴. L'audience a mis en avant les arguments des opposants au Concorde tels que le bruit, la pollution atmosphérique, la consommation de carburant etc. Toutefois, l'ambassadeur mentionne que deux thématiques nouvelles sont apparues. La première concerne : « La renaissance de l'industrie aéronautique européenne – dont témoignent les programmes Concorde et Airbus – présente un danger pour la primauté de l'industrie aéronautique américaine »²⁸⁵. Ce passage suggère une inquiétude des États-Unis face au développement de l'industrie aéronautique européenne et souligne une volonté des adversaires du Concorde de conserver l'industrie américaine sur le devant de la scène internationale. La seconde thématique concerne les subventions du supersonique, un argument que l'on retrouve également pour le programme Airbus quelques années plus tard : « La construction de Concorde ayant été subventionnée par deux gouvernements, cet appareil ne peut prétendre au même traitement qu'un avion construit entièrement par des entreprises privées »²⁸⁶. Par la suite, l'ambassadeur précise que le gouverneur de l'État de New York, M. Carey, se trouve parmi les adversaires de l'Oiseau Blanc. Selon lui, cette attitude « laisse présager beaucoup de difficultés pour l'obtention du droit d'atterrissement à *Kennedy Airport* »²⁸⁷ et serait liée au contexte électoral. Les conclusions de cette audience sont rendues par le secrétaire d'État le 4 février 1976 : « Cette décision ouvre l'accès de New York et de Washington pendant une durée limitée, à la suite de quoi le gouvernement

²⁸³ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, au service des Affaires générales, du 05/01/1976.

²⁸⁴ *Ibid.*

²⁸⁵ *Ibid.*

²⁸⁶ *Ibid.*

²⁸⁷ *Ibid.*

américain prendra une position définitive. Concorde, pour les États-Unis c'est donc un oui mais, sous réserve d'inventaire »²⁸⁸.

À la suite de cette décision, la PONYA décide, le 11 mars 1974, de « surseoir à l'application de la décision du gouvernement fédéral d'autoriser l'exploitation de Concorde à New York pendant une période probatoire de 16 mois »²⁸⁹ interdisant ainsi pour une durée de six mois le survol de ses infrastructures en raison de l'impact des nuisances sonores sur les riverains. David Berthout explique que la PONYA a su « mettre à profit le droit américain qui prévoit que toute personne privée ou morale peut recourir contre une décision administrative si elle s'estime lésée dans ses intérêts »²⁹⁰. En réponse à cette interdiction, Air France et British Airways engagent une action en justice contre la PONYA pour la faire lever²⁹¹. Le mois de mai 1976 est marqué par l'abandon d'une ordonnance du Comté de Fairfax, qui interdisait « l'accès du Concorde à l'aéroport de Dulles »²⁹². Dès lors, la seule procédure judiciaire en cours est celle opposant la PONYA aux deux compagnies aériennes. En juillet 1976, le juge Pollack, responsable du dossier, recentre cette procédure sur la question de la conformité constitutionnelle de la décision de la PONYA. L'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, précise que cette nouvelle orientation est le résultat des démarches des avocats des compagnies aériennes :

« À la demande des avocats des compagnies aériennes, le juge Pollack, du tribunal du district de New York – Manhattan, a décidé de statuer sur la plainte intentée contre la décision de l'autorité du port de New York selon la procédure du "Summary Judgement" : la cour se prononcera donc

²⁸⁸ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, télégramme du chef du service des Affaires générales, Philippe Cuvillier, à l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, du 04/02/1976.

²⁸⁹ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, au service des Affaires générales, du 11/05/1977.

²⁹⁰ Berthout David, « Le programme de transport supersonique Concorde », *op.cit.*, p.81.

²⁹¹ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, au service des Affaires générales, du 12/06/1976.

²⁹² CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, au service des Affaires générales, du 20/05/1976.

uniquement sur le point de savoir si les autorités de New York, en prenant une mesure contraire à une décision fédérale, n'ont pas enfreint les règles constitutionnelles qui s'appliquent en la matière »²⁹³.

L’Affaire Concorde est sujette à l’intervention de différentes stratégies politiques et diplomatiques. D’une part, les gouvernements britanniques et français participent aux débats à la demande des avocats des compagnies aériennes, comme le souligne le télégramme de M. Kosciusko-Morizet du 17 décembre 1976 : « Nos avocats dans l’affaire Concorde ont demandé que les gouvernements français et britannique interviennent à titre " d’ *amici curiae* " (sic.) dans l’instance en cours devant le juge Pollack »²⁹⁴. Cette implication des gouvernements à pour but de soutenir leurs compagnies nationales, Air France et British Airways, dans cette affaire. D’autre part, la PONYA sollicite des reports d’audiences afin de laisser le temps à la nouvelle administration démocrate d’entrer en fonction²⁹⁵. En agissant ainsi, il semblerait qu’elle espère obtenir un soutien de celle-ci dont les membres sont plutôt hostiles au supersonique. Dans les deux cas, ce différend juridique, initialement centré sur des enjeux commerciaux et environnementaux semble acquérir une dimension politique vers la fin de l’année 1976.

Ainsi, durant l’année 1976, les ambassadeurs ont assuré le suivi des procédures judiciaires intentées contre Concorde. En complément de leurs rapports presque quotidiens et de leurs analyses de la situation, les diplomates proposent différentes démarches visant notamment à rencontrer les autorités de la PONYA ou les différents membres du gouvernement américain. Les services diplomatiques, de leur côté, suggèrent de convoquer les ambassadeurs américains en poste en France et en Grande-Bretagne pour leur rappeler tout l’intérêt que les États portent à ce dossier :

²⁹³ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, télégramme de l’ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, au service des Affaires générales, du 07/07/1976.

²⁹⁴ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, télégramme de l’ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Jacques de Beaumarchais, à l’ambassadeur de France aux États-Unis, du 17/12/1976.

²⁹⁵ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, télégramme du chef du service des Affaires générales, Philippe Cuvillier, aux ambassadeurs de France en Grande-Bretagne et aux États-Unis, du 18/11/1976.

« Au cours de la réunion du 18 novembre entre M. Lagorce et M. Shovelton, il avait été décidé, d'un commun accord, qu'il serait rappelé aux ambassadeurs des États-Unis à Paris et à Londres que les gouvernements français et britannique attachaient la plus grande importance à ce que Concorde reçoivent l'autorisation d'atterrir à New York »²⁹⁶.

Outre cette idée de convocation, l'élément important dans ce passage est la mention d'un « commun accord » qui révèle une action diplomatique coordonnée des gouvernements français et britanniques. Cette mention illustre une fois de plus l'idée qu'une diplomatie aérienne civile européenne est à l'œuvre dans le cadre de la gestion du programme Concorde. Cette démarche symbolique vise potentiellement à influencer la perception et le traitement du dossier par l'administration américaine. Par ailleurs, elle met en lumière la dimension politique et diplomatique de cette affaire, dépassant les aspects commerciaux et environnementaux.

Enfin, un dernier document, produit par le consulat général de France à New York le 10 décembre 1976, mentionne une autre démarche pour obtenir une décision favorable à Concorde. Gérard Gaussen, consul général de France, explique que cette démarche a pour but « d'inciter le Gouverneur Carey et la " Port Authority of New York and New Jersey " à donner leur accord à l'atterrissement de Concorde à New York »²⁹⁷. Cette action diplomatique, réalisée en partenariat avec les services diplomatiques britanniques, est divisée en deux temps :

« La première étape de cette action a été franchie hier par la remise par mon collègue britannique de la lettre signée par nous deux et du mémorandum à M. Ronan, Président de la Port Authority. Simultanément, les autres destinataires de cette correspondance, dont le Gouverneur Carey, recevaient une correspondance identique »²⁹⁸.

²⁹⁶ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, télégramme de l'ambassadeur de France en Grande-Bretagne, Jacques de Beaumarchais, à l'ambassadeur de France aux États-Unis, du 25/11/1976.

²⁹⁷ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, télégramme du consul général de France à New York, au service des Affaires étrangères, du 10/12/1976.

²⁹⁸ *Ibid.*

La deuxième étape consiste, selon le consul, à « susciter un climat favorable à Concorde dans l’opinion new-yorkaise »²⁹⁹. Pour cela, M. Gaussen, appuyés par plusieurs personnalités dont les noms ne sont pas mentionnés, envisage de faire parvenir un certain nombre de courriers au Gouverneur pour plaider en faveur du supersonique. Selon le consul, le Gouverneur « sera certainement sensible à un courant d’opinion venu du monde des affaires et comptant des personnalités aussi importantes que M. Dillon »³⁰⁰.

Entre janvier et mai 1977, les archives diplomatiques montrent une diminution des informations des rapports relatifs à l’Affaire Concorde, probablement en raison des délais de la procédure judiciaire. Néanmoins, à partir de mai 1977, l’on observe une reprise conséquente de l’émission de télégrammes sur ce sujet. Cette période est marquée par le rendu de la décision du juge Pollack à la cour fédérale qui se prononce favorablement à l’arrivée de l’Oiseau blanc à New York :

« Un conflit irréconciliable a rendu nulle l’action locale. Ainsi, l’autorité portuaire ne peut pas poursuivre son enquête proposée concernant le niveau sonore des atterrissages du Concorde à JFK. [En raison d’] un conflit irréconciliable entre l’examen fédéral et les ordres fédéraux, l’autorité portuaire doit se conformer aux décisions rendues par la clause de suprématie de la constitution »³⁰¹.

Cet extrait du jugement signifie que le juge a statué en faveur de la primauté du niveau fédéral sur l’action locale de la PONYA. En d’autres termes, la décision de la PONYA d’interdire Concorde pendant six mois ne peut remplacer l’ordre fédéral émis par le secrétaire d’État aux transports autorisant l’accès des aéroports de New York et Washington au supersonique. Par ailleurs, le juge Pollack ne devait

²⁹⁹ *Ibid.*

³⁰⁰ *Ibid.*

³⁰¹ "Irreconciliable (*sic.*) conflict has nullified local action. Thus the Port Authority cannot continue their proposed investigation appertaining to the noise level of the Concorde landings at JFK. Irreconciliable (*sic.*) conflict between federal examination and the federal orders, the Port Authority must abide by the decisions given by the supremacy clause in the constitution". CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme du consul général de France à New York, Gérard Gaussen, au service des Affaires générales, du 11/05/1977.

pas juger si la « PONYA a le droit de s'opposer à l'accès à Kennedy de l'appareil supersonique »³⁰² mais déterminer si « le principe de la supériorité en la matière de la compétence fédérale sur la compétence des autorités locales »³⁰³ s'applique. Face à cette décision, M. Kosciusko-Morizet informe le service des affaires générales que la PONYA fera appel. À ce titre, il recommande une action diplomatique pour limiter l'ampleur de celui-ci :

« Nous devons désormais nous attacher en priorité à éviter que l'appel que vont interjeter PONYA et les organisations de riverains et de défense de l'environnement n'ait un caractère suspensif. Si la décision du juge Pollack était à ce stade suspendue, le risque serait en effet grand de voir la même procédure se répéter tout au long du parcours judiciaire qu'il nous reste encore à franchir »³⁰⁴.

Pour l'ambassadeur, il y a donc urgence à empêcher que cet appel n'ait un effet suspensif. En effet, une suspension risquerait de voir la même procédure d'interdiction se répéter et prolonger l'incertitude. L'objectif prioritaire est donc de maintenir l'autorisation temporaire d'atterrissement obtenue.

Cette notion d'implication politique et primauté d'une autorité sur l'autre peut être approfondie. En effet, la consultation des archives met en évidence une tentative d'ingérence du gouvernement de l'État de New York dans la gestion de cette affaire. Le télégramme daté du 13 mai 1977 de M. Kosciusko-Morizet, suggère cette idée. Dans sa dépêche d'actualité, l'ambassadeur rapporte un article de la presse New Yorkaise :

« La presse New Yorkaise souligne ainsi que le ministre de la justice de l'État de New York a décidé, avec l'assentissement (*sic.*) et le soutien du gouverneur de cet état, de se porter aux côtés de l'autorité portuaire lors de

³⁰² CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, au service des Affaires générales, 11/05/1977.

³⁰³ *Ibid.*

³⁰⁴ *Ibid.*

la procédure d'appel qui sera intentée dès que le juge aura signé l'ordre d'application de sa décision »³⁰⁵.

Ce passage montre une escalade de l'opposition au Concorde, avec l'engagement d'une partie du gouvernement de l'État de New York aux côtés de la PONYA dans la procédure d'appel. L'implication du ministre, avec l'aval du gouverneur, confère un poids politique significatif à l'opposition au supersonique, illustrant l'hostilité au programme ne se limite pas à la PONYA, mais s'étend au niveau du gouvernement de l'État. Cette situation complexifie davantage la situation pour les partisans du Concorde. Par ailleurs, le télégramme révèle une tentative d'implication du gouvernement américain par la PONYA : « Le président de l'autorité portuaire aurait, selon Newsday, l'intention de " demander au Congrès et au secrétaire aux transports, Brock Adams, que le gouvernement fédéral soit tenu responsable des dommages résultant de l'exploitation du Concorde à Kennedy " »³⁰⁶. Toutefois, cette tentative se solde par un échec puisque le gouvernement américain déclare « qu'il n'entendait pas répondre à la question du tribunal relative à l'effet des traités internationaux sur l'affaire en cause »³⁰⁷. Le mois de juin 1977 voit également être prononcé le jugement de la Cour d'appel de New York qui autorise la PONYA à interdire Concorde pour des raisons de réglementations :

« L'autorité portuaire se voir reconnaître le droit, que lui avait dénié le juge Pollack, d'interdire Concorde mais seulement pour des motifs en rapport avec la réglementation du bruit des appareils et à la condition que cette interdiction ne soit " ni discriminatoire ni déraisonnable" »³⁰⁸.

³⁰⁵ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme du chef du service de presse de l'ambassade de France aux États-Unis, André Bayens, au service des Affaires générales, du 13/05/1977.

³⁰⁶ *Ibid.*

³⁰⁷ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme du directeur des affaires juridiques au Quai d'Orsay, Marc Ladreit de Lacharrière, à l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, du 07/06/1977.

³⁰⁸ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme du consul général de France à New York, Gérard Gausser, au service des Affaires générales, du 15/06/1977.

À l'annonce de ce verdict, M. Gaussen, consul de France à New York, rédige un rapport exposant son opinion :

« Il est évident que le juge Kaufman s'est précipité sur la perche que lui avait tendue l'administration Carter lorsque, dans le document qu'elle lui a adressé, elle s'est abstenue de prendre position sur la question de la préemption. La cour ne pouvait dès lors se montrer plus royaliste que le roi et reconnaître au gouvernement fédéral un droit que celui-ci ne se reconnaissait pas »³⁰⁹.

Cet extrait reproche au juge Kaufman d'avoir profité du manque de clarté de l'administration Carter concernant la supériorité du droit fédéral. L'auteur estime que le juge a pris une décision qui affirmait plus fortement la puissance du gouvernement fédéral que ce que le gouvernement lui-même n'avait fait dans sa communication. Suite à cette décision, la PONYA réagit en août 1977 en publiant une nouvelle réglementation établissant « des limites de bruit inférieures à celles que Concorde étaient en mesure de respecter »³¹⁰.

En septembre 1977, la PONYA est accusée par la Cour d'appel de New York « de ne vouloir pas prendre une décision impopulaire et d'en rejeter la responsabilité sur le tribunal »³¹¹. Le juge Kaufman estime, par ailleurs, que l'attitude de la PONYA est due à des pressions politiques : « PONYA ne veut pas prendre une décision sur Concorde mais continue à l'ajourner parce qu'il est soumis à des pressions politiques, tant de la part du gouverneur de New York que des parlementaires de l'État »³¹². À la même période, le secrétaire d'État aux transports, M. Brock Adams « propose une solution intermédiaire autorisant l'atterrissement de Concorde dans les aéroports de 13 grandes villes américaines, dont New-York (*sic.*) »³¹³. De même, il propose que « les 16 Concorde produits avant 1980 ne soient

³⁰⁹ *Ibid.*

³¹⁰ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme du conseiller à l'ambassade de France aux États-Unis, Pierre Boyer, au service des Affaires générales, du 16/08/1977.

³¹¹ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme du consul général de France à New York, Gérard Gaussen, au service des Affaires générales, du 19/09/1977.

³¹² *Ibid.*

³¹³ Berthout David, « Le programme de transport supersonique Concorde », *op.cit.*, p.81.

pas soumis à la réglementation sur le bruit, contrairement aux supersoniques à venir »³¹⁴. Le 29 septembre 1977, le juge Kaufman statue en faveur de Concorde. Cependant, selon M. Gaußen, cette décision doit être modérée et appelle à la prudence : « Je suis enclin à être plus prudent que mon collègue britannique »³¹⁵. En effet, le juge autorise la PONYA à produire une nouvelle réglementation concernant les nuisances sonores : « D'une première lecture de ce texte, j'extrais deux passages où il est fait allusion à la possibilité offerte à l'autorité portuaire d'établir des normes " raisonnables " qui s'appliqueraient à Concorde »³¹⁶. Malgré cette proposition, le consul estime que la PONYA utilisera « les 21 jours qui lui sont laissés pour faire appel devant la Cour suprême »³¹⁷. Toutefois, cette dernière publie un communiqué en octobre 1977 dans lequel elle « refuse la demande présentée au juge Marshall par l'Autorité du Port de New York qui visait à obtenir la suspension de l'arrêt de la cour d'appel du 29 septembre »³¹⁸. À la suite de cette décision, le chef du service de presse de l'ambassade de France aux États-Unis, André Bayens, rédige une dépêche d'actualité résumant les principaux titres relatifs à l'Affaire Concorde :

« "Le supersonique a gagné : premier vol mercredi ", ce titre qui barre toute la première page du *New York Post* résume le sens du déluge d'articles que suscite dans la presse américaine la décision de la Cour Suprême. Il n'est guère de journaux, de radios ou de télévision qui n'aient consacré de longs commentaires à l'affaire pour en faire le point et l'historique, pour rapporter les réactions des parties en présence »³¹⁹.

³¹⁴ *Ibid.*

³¹⁵ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme du consul général de France à New York, Gérard Gaußen, au service des Affaires générales, du 29/09/1977.

³¹⁶ *Ibid.*

³¹⁷ *Ibid.*

³¹⁸ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Kosciusko-Morizet, au service des Affaires générales, du 17/10/1977.

³¹⁹ CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1099, télégramme du chef du service de presse de l'ambassade de France aux États-Unis, André Bayens, au service des Affaires générales, du 18/10/1977.

Le diplomate mentionne également les réactions du président de la PONYA et du gouverneur Carey, toutes deux décrites dans la presse :

« [...] la presse qui cite le président de l'autorité portuaire Alan Sagner : " nous n'avons aucun droit d'interdire à l'appareil d'atterrir. Notre intention est de voir quelles mesures légales peuvent être prises. Mais pour être franc je n'ai plus d'atout dans ma manche ". La réaction du gouverneur Carey est également commentée. Le *New York Times* et le *Daily News* estiment qu'il a opéré un revirement très net en déclarant hier : " Je respecte la décision de la cour. Je maintiendrai la loi ... " »³²⁰.

Ainsi, les opposants au Concorde, tels que la PONYA ou le gouverneur Carey semblent contraints de reconnaître leur défaite face à la décision de la justice. La PONYA reconnaît son impuissance à interdire l'atterrissement du supersonique. Par ailleurs, l'on note un certain démunis de l'Autorité Portuaire qui a épuisé les options légales pour s'opposer à l'arrivée de l'appareil. Le gouverneur, quant à lui, se résigne à respecter la loi en vigueur, marquant alors un possible recul ou une forme d'abandon de l'opposition politique face à l'Oiseau blanc. Cet arc judiciaire se conclut le 17 octobre 1977 avec le rejet du recours de la PONYA par la Cour suprême. Air France et British Airways ont, dès lors, pu reprendre les vols commerciaux vers New York dès le 19 octobre 1977.

Au fil du temps, l'Affaire Concorde a dépassé le litige commercial pour devenir un enjeu diplomatique et politique d'envergure, mobilisant les services étatiques des deux côtés de l'Atlantique. Cette affaire s'est notamment manifestée par une série d'actions en justice intentées par la PONYA, le comté de Fairfax et des associations de riverains, que le supersonique a remportés, obtenant ainsi l'autorisation définitive d'atterrir à New York. Ce parcours judiciaire a impliqué tous les niveaux administratifs et juridictionnels américains, soulignant l'importance de la situation et son potentiel impact pour les relations internationales. C'est au cœur de cette crise que les diplomates français et britanniques ont joué un rôle de premier plan assurant une couverture continue du

³²⁰ *Ibid.*

dossier. Leur engagement quotidien s'est traduit par un examen minutieux de chaque information et une suggestion de solutions au différend judiciaire. De plus, leur opinion sur les décisions fédérales et leurs anticipations des conséquences possibles ont renforcé la stratégie de défense du Concorde.

Au-delà des aspects juridiques, l'Affaire Concorde met en lumière une guerre d'image et d'égo entre les États-Unis et l'Europe. La défaite du supersonique aurait pu compromettre l'ensemble du programme et ternir le prestige franco-britannique, tandis que sa victoire représentait, à l'inverse, un revers pour l'image de leader américaine et un aveu d'échec des États-Unis. Cependant, une interrogation demeure au cœur de cette affaire. Pourquoi la PONYA a-t-elle déployé tant d'efforts pour entraver l'arrivée du Concorde à New York, alors que celui-ci pourrait être bénéfique pour la région ? Plusieurs hypothèses peuvent être envisagées. Une première théorie pourrait être liée à l'échec du programme de supersonique américain. Face à cette absence de réussite, une forme de solidarité implicite ou une pression discrète du gouvernement, comme l'a souligné le juge Kaufman, aurait pu inciter la PONYA à refuser le Concorde, technologie européenne. Une autre explication résiderait dans le contexte politique et l'opinion publique américaine vis-à-vis du Concorde. Les préoccupations concernant la pollution sonore et atmosphérique, l'idée d'une reconnaissance de la supériorité technologique européenne, une certaine amertume face au succès européen, ainsi que la pression des riverains directement affectés par le bruit, auraient également pu pousser la PONYA à agir de cette façon. Quelle que soit la motivation de la PONYA, cette affaire a affermi la diplomatie aérienne civile européenne. S'appuyant sur son expérience acquise lors des débuts du programme Airbus et des précédentes difficultés du Concorde, cette diplomatie coordonnée s'est avérée essentielle lors de cette procédure judiciaire. Les actions diplomatiques, réfléchies et menées conjointement par la France et la Grande-Bretagne ont, d'une part, permis de présenter un front commun face à la justice américaine et d'autre part, de défendre avec succès les intérêts de l'Oiseau blanc. Cette diplomatie européenne se retrouve quelques années plus tard confrontée à un nouveau défi : la décision du gouvernement américain de lutter contre les subventions gouvernementales du programme Airbus.

2. Les États-Unis et Airbus Industrie : un conflit politico-commercial sans fin

Au début des années 1970, les autorités américaines commencent à prendre plus au sérieux le projet d'Airbus Industrie et comprennent que celui-ci suscite l'intérêt des compagnies aériennes. Dès lors, celles-ci souhaitent ralentir la progression du constructeur afin de permettre aux industries américaines de trouver une solution pour le concurrencer. Les archives diplomatiques montrent que deux types de mesures sont appliquées par le gouvernement américain. Les premières sont d'ordre politique et apparaissent au début des années 1980, lorsque le programme Airbus devient concret et que les premiers A300B sont construits. Les secondes concernent les aspects financiers du programme et visent, notamment à lutter contre le mode de financement d'Airbus Industrie jugé inégal par les États-Unis.

Les manœuvres politiques réalisées par les autorités américaines ont pour principal objectif d'empêcher les ventes de l'A300B sur le sol américain. De fait, l'administration américaine développe différents projets de réglementation à destination des avions qui utilisent les aéroports américains. Ces réglementations visent notamment à rendre non conformes certains appareils européens tels que le Concorde ou l'Airbus. Les mesures les plus importantes ont trait au volume sonore des appareils. Le télégramme du chef de services des Affaires générales, Philippe Cuvillier, daté du 19 juillet 1977, évoque le projet de loi déposé à la Chambre des représentants relatif « aux conditions d'application de nouvelles normes de bruit pour les avions utilisant les aéroport américains ». Il s'agit d'un projet visant à réduire le bruit produit par les avions, en particulier lors du décollage et de l'atterrissement. Pour Philippe Cuvillier, ces mesures anti-bruit ont un caractère ouvertement protectionniste et présentent un véritable problème pour Airbus Industrie : « L'Airbus est construit et commercialisé par plusieurs États membres de la communauté et la législation proposée instituerait un obstacle non tarifaire ayant des conséquences graves pour les relations commerciales avec les États-

Unis »³²¹. De plus, cette mesure renforcerait le quasi-monopole américain dans le domaine aéronautique. Selon le chef de service des Affaires générales, « une tentative américaine d'empêcher par des normes artificielles l'exportation d'un appareil satisfaisant aux critères les plus avancés de bruit et de pollution serait spécialement choquante pour l'opinion européenne »³²². L'application de ce projet de loi imposerait alors de grandes contraintes à Airbus Industrie et montre que les intentions américaines vis-à-vis du programme européen sont claires : interdire l'Airbus européen sur le sol américain pour préserver le marché intérieur des États-Unis. Pour contrer cette loi, le réseau diplomatique du consortium propose de mener une action commune à Washington. Le télégramme du premier conseiller à l'ambassade de France à Madrid, Pierre Rocalve évoque cette démarche :

« L'attaché de l'air et le conseiller commercial de l'ambassade britannique à Madrid nous ont contactés en vue d'effectuer une démarche commune auprès des autorités espagnoles pour les associer à l'action que la France et l'Angleterre mènent conjointement à Washington auprès des autorités américaines contre le projet dénommé "Anderson Bill" et ses effets préjudiciables à l'aviation européenne »³²³.

Bien que la nature précise de cette action ne soit pas détaillée dans ce télégramme, l'on y perçoit une initiative concertée des diplomates visant à associer l'Espagne à leur démarche. L'objectif est d'affirmer la dimension européenne du programme auprès de Washington et de présenter un front uni face au gouvernement américain.

Cette législation anti-bruit est suivie par d'autres manœuvres plus locales liées aux directions des aéroports et à l'appréciation de ceux-ci pour l'A300B. Georges Ville mentionne, par exemple, l'interdiction pour l'A300B d'atterrir à l'un des aéroports de New York sous prétexte que son poids est trop important pour les

³²¹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme du chef du service des Affaires générales, Philippe Cuvillier, aux ambassadeurs de France en poste en Belgique, RFA, Suisse, au Royaume-Uni et aux États-Unis, du 19/07/1977.

³²² *Ibid.*

³²³ CADLC, Affaires économiques et financières, 1977INVA/66, télégramme du premier conseiller à l'ambassade de France à Moscou, Pierre Rocalve, au service des Affaires générales, du 24/10/1977.

pistes d'atterrissage : « Une interdiction d'atterrissement de l'Airbus A300B à l'aéroport de La Guardia (aéroport de New York le plus proche de la ville) est promulguée au motif que les charges sol de l'avion dépassent la résistance des taxiways construits sur des pilotis en béton »³²⁴. L'auteur précise que cette position américaine est incohérente puisque des appareils américains bien plus lourds que l'Airbus, comme le DC10 et le L1011 (développés par McDonnell Douglas et Lockheed), sont présents sur ces mêmes taxiways et ont l'autorisation de les utiliser³²⁵. Enfin, Georges Ville ajoute qu'il a fallu « plus d'une année pour démontrer l'iniquité d'une telle position et c'est seulement le 4 décembre 1978 qu'est levée l'interdiction »³²⁶. Cette décision paraît donc être uniquement destinée à nuire au programme européen. Dans cette optique, les autorités américaines tentent d'éviter l'arrivée de la concurrence européenne sur son sol en contrôlant la légalité de chaque action réalisée par le constructeur européen. Le 2 mai 1977, la compagnie Eastern Airlines signe un contrat de location de 4 appareils avec Airbus Industrie. Dans ce contexte, les autorités américaines mènent une enquête pour s'assurer de la conformité du document et de la régularité de la location par rapport à la législation américaine. Cette enquête, menée par l'*US Trade Commission* (USITC), se clôture rapidement « par un constat de parfaite régularité du contrat au regard des règles de la concurrence »³²⁷. L'USITC est la commission du commerce international des États-Unis. Il s'agit d'une agence fédérale dont les rôles principaux sont d'enquêter et de prendre des décisions concernant les importations qui pourraient nuire à l'industrie américaine ou enfreindre les droits de propriété intellectuelle des États-Unis. Elle fournit également des analyses commerciales et tarifaires indépendantes, et maintient le tarif douanier américain³²⁸. Ainsi, dans le cadre du programme A300B, et plus généralement du constructeur européen Airbus Industrie, l'USITC s'assure que les règles internationales de la concurrence sont

³²⁴ Ville Georges, *Les avions civils.*, op.cit., p.94.

³²⁵ *Ibid.*

³²⁶ *Ibid.*

³²⁷ *Ibid.*

³²⁸ Informations disponibles sur *US International Trade Commission*, page internet consultée le consultée le 29/05/2025 et à accessible à l'adresse : https://www.usitc.gov/press_room/about_usitc.htm

respectées (prix fixés, répartition des marchés et des clients etc.). À ces manœuvres politiques des autorités américaines s'ajoutent des actions financières. Le télégramme du service des Affaires générales, daté du 15 février 1973, et à destination de l'ensemble du réseau diplomatique français, mentionne notamment la présence de taxes douanières imposées aux Airbus européens :

« Vous savez qu'à l'heure actuelle les avions de construction européenne sont frappés de taxes douanières à leur entrée aux États-Unis, alors que les avions américains ne font l'objet d'aucune taxation de ce genre en Europe et que l'*Export-Import Bank* à jusqu'ici refusé de financer les moteurs de l'Airbus et du Mercure »³²⁹.

Cet extrait montre qu'une forme de concurrence déloyale est instaurée par les États-Unis pour renforcer la compétitivité de leur industrie aéronautique en imposant des taxes aux appareils concurrents importés. Cette pratique est dénoncée par l'administration française qui rappelle que les avions américains importés en Europe ne sont pas taxés. Par ailleurs, ils accusent la banque américaine de financements à l'exportation de ne pas supporter le financement du moteur de l'A300B, le CF6-50 produit par General Electric (GE) et remplacé par la suite par le CFM56 (développé par GE en partenariat avec la SNECMA), et le JT8D, un moteur employé pour le programme Mercure et conçu par Pratt & Whitney. Toutefois cette banque, l'*Export-Import Bank of the United States* (EXIM), a pour principale mission de « soutenir l'emploi américain en facilitant l'exportation de biens et de services américains [...] en dotant [les entreprises américaines] des outils de financement nécessaires pour rivaliser sur les ventes mondiales »³³⁰. Dans le cas de l'exportation des moteurs américains destinés aux programmes aéronautiques européens, la banque refuse le financement. Il semblerait alors qu'il y ait une forme de double sanction appliquée par les autorités américaines envers les produits européens : l'imposition d'une taxe douanière et un refus de financer les moteurs, pourtant américains, employés pour des programmes européens.

³²⁹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, télégramme du service des Affaires générales au réseau diplomatique, du 15/02/1973.

³³⁰ Informations disponibles sur EXIM, page internet consultée le 29/05/2025 et accessible à l'adresse : <https://www.exim.gov/about>

Dans le cadre du contrat de location entre Eastern Airlines et Airbus Industrie, signé le 6 avril 1978, les archives diplomatiques montrent que d'autres services du gouvernement américain ont analysé les actions d'Airbus Industrie. Le télégramme de M. Laboulaye, chef des services de l'expansion économique à l'ambassade de France à Washington, daté du 3 juillet 1978, fait état de ces démarches. Il rapporte ainsi au service des Affaires générales un échange qu'il a eu avec M. Neuman, conseiller aux transports de l'ambassade d'Allemagne aux États-Unis, à la suite de la visite du ministre de l'Économie de la RFA, M. Lambsdorff, auprès de l'Eximbank, et du département de la Trésorerie. D'après M. Laboulaye et ses interlocuteurs allemands, les services du département de la Trésorerie s'apprêtent à étudier ce contrat : « Dans un premier temps, la Trésorerie enquêterait directement auprès d'Airbus Industries (*sic.*) puis elle pourrait être conduite à interroger les gouvernements intéressés au cas où des informations complémentaires s'avèreraient nécessaires »³³¹. Pour le diplomate, ces déclarations sont inquiétantes puisqu'elles laissent penser qu'un droit compensateur imposé à Airbus Industrie et correspondant aux « droits à l'importation institués en vertu des règles de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) visant à neutraliser les effets négatifs des subventions »³³², serait envisagé par les États-Unis. Selon M. Laboulaye, la possibilité pour le gouvernement américain d'instaurer ce droit surprend la délégation allemande qui :

« [...] pensait que l'adoption d'un code au GATT³³³, dans la mesure où les Américains y incluraient la notion de préjudice (Injury Test), constituerait la meilleure arme pour échapper à un droit compensateur, puisque compte

³³¹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme du chef des services de l'expansion économique, M. Laboulaye, au service des Affaires générales, du 03/07/1978.

³³² Informations disponibles sur Commission européenne, page internet consultée le 29/05/2025 et accessible à l'adresse : <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/fr/glossary/droits-compensateurs#:~:text=Les%20droits%20compensateurs%2C%20%C3%A9galement%20appel%C3%A9s,les%20effets%20n%C3%A9gatifs%20des%20subventions>

³³³ Le GATT mentionné ici correspond à l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (en vigueur de 1947 à 1994).

tenu de la faible part d'Airbus dans la flotte commerciale américaine, le préjudice ne pourrait être établi ».³³⁴

Par ailleurs, cette même délégation estime que ce droit compensateur correspondrait à 20% du prix d'achat de l'appareil³³⁵. Le document mentionne le GATT, l'Accord Général sur les Tarifs douaniers et le Commerce. Signé en octobre 1947 et entré en vigueur en 1948, il vise à harmoniser les « politiques douanières des parties signataires »³³⁶ et, est remplacé en 1994 par l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC). La mention d'un code adopté au GATT³³⁷ fait référence aux négociations, entre les États signataires, débutées en 1976 relatives aux subventions et droits compensateurs et dans lesquelles les États-Unis sont particulièrement impliqués. Ils souhaitent, notamment, que l'emploi de subventions soit réglementé :

« Les États-Unis estiment que les problèmes rencontrés par les pays dans les domaines des subventions et des droits compensateurs pourraient trouver des solutions appropriées grâce à un code international établissant clairement les règles et les limites de l'emploi des subventions et définissant les droits et les obligations des pays en cas de recours à des mesures de compensation lorsque lesdites règles et limites n'auraient pas été respectées ».³³⁸

Cette position américaine est renforcée par la proposition au GATT d'un « amendement à la réglementation des États-Unis relative aux procédures antidumping »³³⁹ afin de lutter contre les éventuelles préjudices que pourrait subir par le marché américain en cas « d'importation sur le territoire des États-Unis de

³³⁴ CADN, fonds de l'ambassade de France à Madrid, 396PO/F/333, télégramme du chef des services de l'expansion économique, M. Laboulaye, au service des Affaires générales, du 03/07/1978.

³³⁵ *Ibid.*

³³⁶ *Ibid.*

³³⁷ Lors des négociations au GATT, les ambassadeurs ont été sollicités. Une diplomatie européenne s'est développée englobant l'ensemble des réseaux diplomatiques des États européens, y compris ceux des États Airbus. Toutefois, dans cette étude, l'on se concentrera sur l'implication diplomatique des États-Airbus dans le cadre du conflit lié aux subventions gouvernementales. Les négociations du GATT ne seront que brièvement mentionnées.

³³⁸ Archives du GATT, MTN/NTM/W/52, « État récapitulatif des positions adoptées à l'égard des diverses questions qui se posent dans le domaine des subventions et des droits compensateurs », 17/06/1976.

³³⁹ Archives du GATT, COM.AD/W/62, « Préavis de projet d'amendement à la réglementation », 11/01/1977.

marchandises de la catégorie ou du type faisant l'objet d'une enquête du Département du Trésor »³⁴⁰. Ces éléments rendent l'attitude du gouvernement américain envers Airbus Industrie plus compréhensible. Il s'intéresse aux activités du constructeur européen et s'assure du respect de la législation américaine. Néanmoins, il semblerait que ces actions américaines, à la fois protectionnistes et préventives, soient « exagérées » compte tenu de la faible présence d'Airbus Industrie sur le marché américain. De fait, la lutte du gouvernement américain contre les subventions qu'il juge inégales se poursuit. À l'occasion du lancement du programme A320, le 2 mars 1984, le gouvernement américain dénonce le soutien « abusif » des gouvernements du Vieux continent et particulièrement les subventions gouvernementales dont bénéficie le programme. Le télégramme du chef du service des Affaires générales, Georges-Marie Chenu, daté du 7 mars 1984 et destiné au réseau diplomatique français, mentionne les probables actions américaines :

« Bien entendu, nos concurrents américains ne manqueront pas, à l'aune de leur pragmatisme habituel, de prendre acte de cette volonté, puis de mettre en doute nos moyens et de dénoncer, par exemple, le soi-disant soutien abusif des finances publiques de nos pays par le biais de subventions gouvernementales »³⁴¹.

Pour le chef de services, il semblerait que l'objectif du gouvernement américain soit de mettre en doute et de désorganiser le consortium en faisant campagne contre ces « subventions gouvernementales » qui, toujours selon M. Chenu, n'existent pas. En effet, ce dernier précise qu'il ne s'agit pas de subventions gouvernementales mais « d'avances remboursables selon un calendrier fixe et seulement pour une part des frais de développement qui incombent à chaque société »³⁴² et demande aux ambassadeurs d'expliquer la situation à leurs interlocuteurs.

³⁴⁰ *Ibid.*

³⁴¹ CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/284, télégramme chef de service des Affaires générales, Georges-Marie Chenu, au réseau diplomatique français, du 07/03/1984.

³⁴² *Ibid.*

Cette lutte américaine contre les subventions gouvernementales, complémentaire aux actions industrielles menée par Boeing, s'intensifie tout au long des années 1980 et 1990. En effet, différentes plaintes pour non-respect des limites de conditions de financement imposées par l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), sont déposées par les États - Unis et la CEE auprès de l'OMC. Chacun s'accusant mutuellement d'avoir recours à des subventions illégales pour financer les programmes aéronautiques civils de Boeing et Airbus Industrie. Durant cette période, marquée par ces plaintes et les négociations au GATT, une importante correspondance diplomatique est produite témoignant alors d'une situation complexe. Les archives diplomatiques révèlent un échange constant mais infructueux d'arguments entre les gouvernements américain et européens. Dans ce contexte tendu, les diplomates s'efforcent de soutenir leurs gouvernements respectifs. Par ailleurs, la consultation des archives montre que, si leur rôle premier demeure celui d'informateurs et de conseillers, ils contribuent également au suivi des négociations par la production de rapports réguliers. Une note du service des Affaires générales du 25 octobre 1989 en est un exemple. Celle-ci débute par l'explication des tensions en évoquant notamment une inquiétude de la part des autorités américains face aux succès commerciaux d'Airbus Industrie. En réaction, les États-Unis accusent le consortium « de pratiques non conformes à l'accord sectoriel du GATT sur le commerce des aéronefs civils signé en 1979 : incitations gouvernementales aux achats d'avions (article 4) et, surtout, soutiens publics affectant la concurrence (article 6) »³⁴³. Ce document souligne l'importance de ce dossier, le qualifiant d'« un dossier-test des relations commerciales transatlantiques dont les enjeux de part et d'autre – partage du marché mondial des avions, droit des Européens de développer une industrie aéronautique civile – demeurent considérables »³⁴⁴. La suite de la note retrace l'historique de l'affaire et ses enjeux pour les deux parties :

³⁴³ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/291, note du service des Relations industrielles et financières internationales relative au différend commercial avec les États-Unis, du 26/10/1989.

³⁴⁴ *Ibid.*

« Pour les Américains, il s'agit de maintenir leur suprématie dans un des domaines de haute technologie en pleine expansion sur lequel ils disposent encore d'une grande avance et qui dégage un fort excédent commercial [...]. L'objectif du consortium européen est d'obtenir 30% du marché. Pour les Européens, il s'agit de défendre leur droit d'avoir une industrie aéronautique civile, selon des modalités qui leur sont propres »³⁴⁵.

En somme, ce document propose une vue d'ensemble du différend entre les États-Unis et les États-Airbus, faisant également le point sur l'état des négociations. Ce conflit a même dépassé les simples contestations commerciales et a atteint la plus haute sphère politique puisque le président américain Bill Clinton a accusé l'Europe d'être responsable du licenciement de 28 000 personnes chez Boeing en 1993 : « Ces dernières années, nous sommes restés sans rien faire, alors que l'Europe investissait 26 milliards de dollars pour construire l'Airbus et chasser les Américains de leur emploi »³⁴⁶. Le télégramme du 23 février 1993 de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Andréani, précise qu'à l'occasion de son discours, le président américain « a fustigé ses prédécesseurs qui ont laissé faire, en laissant au fil des ans s'enliser les négociations euro-américaines et ont fait des promesses qu'ils n'ont pas tenues »³⁴⁷. Selon l'ambassadeur, le président américain a adopté un ton « plutôt légaliste et juridique »³⁴⁸ à Seattle, siège de Boeing, adoptant une attitude contraire aux attentes européennes. Il explique, par ailleurs dans son télégramme du 19 février 1993, que :

« Le contexte actuel n'est pas favorable au consortium européen mais il ne semble toutefois pas que la stratégie américaine sur le dossier aéronautique [...] prendra la voie d'une remise en cause explicite de l'accord bilatéral conclu par l'administration Bush. Si la nouvelle administration souhaite remettre en cause l'accord de 1992 il serait plus simple et plus habile de sa part de laisser s'enliser les discussions en cours en vue de la

³⁴⁵ *Ibid.*

³⁴⁶ « La crise de l'industrie aéronautique : M. Clinton accuse à nouveau Airbus de concurrence déloyale », *Le Monde*, 23/02/1993.

³⁴⁷ CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO/2/113, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Andréani, au service des Affaires générales, du 23/02/1993.

³⁴⁸ *Ibid.*

multilatéralisation de l'accord et d'invoquer ensuite son article 13-3 qui prévoit qu'un an après l'entrée en vigueur de l'accord, chaque partie pourra s'en retirer »³⁴⁹.

Ici, l'ambassadeur suggère une approche que pourrait adopter l'administration Clinton. En ne s'engageant pas activement dans ces discussions, les États-Unis pourraient laisser le processus s'essouffler naturellement. L'avantage de cette approche, selon l'ambassadeur, réside dans sa simplicité. Plutôt que de provoquer une confrontation directe en remettant en cause l'accord de 1992, cette méthode permettrait un désengagement progressif et moins conflictuel, en utilisant un mécanisme déjà prévu dans l'accord lui-même. Ce dernier est un accord bilatéral entre l'Union Européenne (UE) et les États-Unis relatif aux aéronefs civils gros porteurs qui prévoit, en ce qui « concerne les aides gouvernementales versées de part et d'autre de l'Atlantique »³⁵⁰, des « dispositions bien plus strictes que celles de l'OMC »³⁵¹. Selon la Commission Européenne, l'accord réglemente « en détail les formes et les limites des aides publiques, impose des obligations de transparence et invite les parties à éviter les litiges commerciaux »³⁵². Ainsi, plusieurs règles sont établies. L'UE se voit fixer un « plafond pour le montant des aides publiques directes (33% du coût de développement total) destinées de nouveaux projets d'avions »³⁵³. L'accord prévoit que ces aides seront remboursées dans un délai ne pouvant excéder 17 ans. Les aides indirectes accordées par les États-Unis sont, quant à elles, plafonnées à 3% du chiffre d'affaires de l'aviation civile nationale des gros porteurs sans obligation de remboursement³⁵⁴. Les aides indirectes correspondent, selon l'accord, « aux avantages accordés pour les applications aéronautiques des programmes de la NASA ou de programmes militaires »³⁵⁵. En d'autres termes, les programmes civils américains bénéficient des technologies

³⁴⁹ CADN, fonds de l'ambassade de France à Bonn, 105PO/2/113, télégramme de l'ambassadeur de France aux États-Unis, Jacques Andréani, au service des Affaires générales, du 19/02/1993.

³⁵⁰ Informations disponibles sur Commission Européenne, page internet consultée le 02/06/2025 et accessible à l'adresse : https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/memo_04_232

³⁵¹ *Ibid.*

³⁵² *Ibid.*

³⁵³ *Ibid.*

³⁵⁴ *Ibid.*

³⁵⁵ *Ibid.*

développées et financées par le gouvernement américain permettant alors aux avionneurs de réaliser d'importantes économies. Ces financements indirectes sont mis en cause par la CEE et les États-Airbus qui les jugent déloyaux. Malgré les années et l'accord de 1992, le différend opposant l'Europe aux États-Unis demeure non résolu en 2025, les constructeurs ainsi que les États-Unis et l'UE contestant systématiquement les décisions de l'OMC par des appels successifs.

Dans la gestion de ce dossier, il apparaît que la perception des apports de la diplomatie aérienne européenne est limitée. Les archives diplomatiques conservent principalement des comptes rendus de réunions interministérielles³⁵⁶ ou intergouvernementales³⁵⁷ reprenant les origines des tensions en y ajoutant les réponses européennes. Ces comptes rendus rapportent seulement les échanges entre les émissaires américains et européens sans évoquer les possibles actions diplomatiques à engager. Certains documents suggèrent, cependant, une mise à contribution des diplomates, en particulier aux États-Unis. Le télégramme du 12 février 1987 de Patrick Gautrat, chef du service des Affaires générales, évoque la sollicitation de l'ambassade de France à Washington par le premier Ministre, Jacques Chirac :

« La contribution de l'ambassade a été explicitement demandé par le cabinet du premier Ministre sur les points suivants : - actualisation de l'inventaire des pratiques américaines contestables [...], - appréciation des possibilités de rétorsion américaine. L'ambassade a été chargé de compléter les enquêtes sur l'état de l'opinion, le traitement de l'affaire par la presse, les pressions des milieux professionnels, l'état d'esprit au Congrès et dans l'Administration afin d'évaluer l'ampleur des risques d'utilisation de la section 301 sans le cas présent. [...] Le département a été invité à faire le point des relations franco-américaines et de recenser les arguments

³⁵⁶ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/288, compte rendu de la réunion interministérielle tenue le 5 février 1987, à l'Hôtel Matignon sous la présidence de MM. FORGEARD, PICQ et de SILGUY, conseillers techniques au cabinet du Premier ministre, du 05/02/1987.

³⁵⁷ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/288, télégramme du chef du service des Affaires générales, Patrick Gautrat, au réseau diplomatique français, du 10/09/1987.

utilisables vis-à-vis des États-Unis. Une contribution de l’ambassade sur ce point également serait précieuse »³⁵⁸.

L’objectif du ministère des Affaires étrangères est donc d’anticiper les stratégies et réactions américaines afin de préparer une riposte immédiate dans l’hypothèse où les États-Unis décideraient de déclencher les hostilités commerciales³⁵⁹. Le document étudié ne mentionne qu’une contribution des services diplomatiques français, cela est du au choix des sources pour cette étude qui se concentre sur le point de vue français. Néanmoins, au vu de l’ampleur de ce conflit et de l’étroite collaboration entre les États-Airbus, l’on peut supposer que des actions similaires ont été demandées par les différents gouvernements à leurs diplomates. Ces travaux isolés s’avèrent, une fois mis en commun, cruciaux pour déterminer la défense européenne dans ce dossier. Par ailleurs, l’action du réseau diplomatique européen dans ce contentieux semble restreinte. Il informe, prépare les dossiers et veille au suivi des négociations, mais la conduite de ces dernières est assurée par d’autres représentants gouvernementaux.

La gestion, par les diplomates, de la concurrence politique et industrielle liée aux programmes aéronautiques s’est révélée difficile. Ils se sont employés à contrer les manœuvres politiques et commerciales des opposants aux programmes européens. Les États-Unis ont constitué le principal adversaire pour les partenaires européen. Tant les avionneurs que le gouvernement américain ont entrepris diverses actions pour freiner l’implantation de l’industrie aéronautique européenne sur leur sol. Concorde a fait l’objet d’une longue série judiciaire initiée par la PONYA et des associations de riverains, tandis qu’Airbus Industrie a dû faire face à de nombreuses tentatives de Boeing pour bloquer la vente de ses appareils. Parallèlement, les autorités gouvernementales américaines ont mené une campagne contre les subventions du programme Airbus, qu’elles considéraient comme déloyales. Face à ces pressions, les États partenaires, appuyés par leurs réseaux diplomatiques, ont apporté des réponses commerciales et politiques qui ont permis

³⁵⁸ CADLC, Affaires économiques et financières, aviation civile, 1978INVA/288, télégramme du chef du service des Affaires générales, Patrick Gautrat, au réseau diplomatique français, du 12/02/1987.

³⁵⁹ *Ibid.*

aux programmes européens d'accéder au marché américain. Les crises traversées par Concorde et le consortium Airbus ont favorisé le développement d'une diplomatie aérienne commune entre les États membres, qui ont tous œuvré à la défense des intérêts de ces programmes.

CONCLUSION

Les programmes Concorde et Airbus, fleurons de l'industrie aéronautique européenne, ont connu des développements complexes ponctués par des difficultés industrielles, économiques, politiques et diplomatiques, notamment pour l'accès crucial au marché américain, où ils ont rencontré une forte opposition. La gestion de ces crises et des concurrences a engendré une collaboration des services diplomatiques des États membres privilégiant les intérêts des programmes aux leurs. Ces actions diplomatiques ont créé une diplomatie aérienne civile européenne qui s'est consolidée au fil du développement des programmes. Les prémisses de cette diplomatie émergent avec Concorde, pour lequel la concertation entre les partenaires précède chaque action diplomatique. Avec Airbus, cette diplomatie aérienne se déploie et se renforce, par l'intégration des réseaux diplomatiques des États membres créant alors un « réseau Airbus ». Cette structure d'influence offre une flexibilité précieuse aux diplomates, leur permettant d'agir ensemble ou individuellement, mais toujours en coordination avec leurs partenaires. Ce réseau Airbus, qui englobe l'expérience du réseau Concorde franco-britannique, constitue une force significative pour le consortium, mettant à sa disposition un réseau diplomatique étendu, complémentaire des prérogatives nationales et centré sur les intérêts du programme. L'on observe ainsi une collaboration dont l'expérience diplomatique acquise avec les programmes enrichit réciproquement la gestion de Concorde et d'Airbus. En somme, au-delà de leurs contributions industrielles majeures et de leur capacité à surmonter les défis commerciaux nécessitant une coordination diplomatique accrue, ces programmes aéronautiques se révèlent être des facteurs déterminants pour le développement d'une diplomatie aérienne civile européenne unie et efficace.

Cette étude a été rendue possible par l'analyse et le classement méticuleux d'une dizaine de milliers de photographies provenant des centres d'archives diplomatiques de Nantes et de La Courneuve, ainsi que des Archives Nationales. Néanmoins, malgré cette richesse de sources, certains sujets n'ont pas été pleinement abordés. L'on aurait pu s'intéresser aux dynamiques politiques autour de la fusion McDonnell Douglas/Boeing en 1997 et aux réponses européennes, notamment la transformation du consortium qui devient l'European Aeronautic

Defence and Space company (EADS), fondée le 10 juillet 2000, devenue par la suite Airbus Group puis Airbus en 2017 et englobant plusieurs filiales liées au secteur de la défense et de l'aéronautique. D'autres thématiques, telles que la couverture médiatique sur la perception des programmes (développement, crises, échecs et succès), la question de l'opinion publique dans le suivi des difficultés aux États-Unis, ou une analyse approfondie de l'importance des négociations du GATT pour l'aéronautique mondiale, auraient également mérité d'être traités. Cependant, l'histoire des programmes ne s'arrête pas à leur développement initial. Au-delà de ces aspects abordés, ils connaissent une actualité différente aujourd'hui. Après leur retrait du service en 2003, les Concorde ont rejoint divers musées (Le Bourget, Toulouse, Sinsheim, Washington, etc.) et aéroports à travers le monde (Paris-Charles de Gaulle, Manchester, Heathrow, etc.). Plus récemment, le 5 mai 2025, le Concorde 201, premier supersonique de série conservé au musée Aéroscoop à Toulouse, a été classé monument historique par la ministre de la Culture, Rachida Dati. Quant à Airbus, l'avionneur européen a réussi à concurrencer les constructeurs américains et forme désormais un duopole avec Boeing, dominant conjointement le marché mondial.

Ainsi, l'aventure de Concorde et d'Airbus, au-delà de marquer l'histoire de l'aéronautique et de conquérir les cieux, a légué un double héritage : une diplomatie européenne commune dont les méthodes coopératives peuvent se répercuter sur d'autres dossiers, et un avionneur dont le succès actuel perpétue cet esprit de collaboration et d'ambition.

BIBLIOGRAPHIE

I. Les coopérations économiques entre États européens

- 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) », in J. Elvert, S. Schirrmann (dir.), *Zeiten im Wandel : Deutschland im europa des 20. Jh.*, Bruxelles, PIE-Peter Lang, 2008, p. 177-196.
- 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, « L'industrie aéronautique française et l'Europe depuis les années 1950: entre ancrage territorial et coopérations internationales », in *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, Pedone, 1985.
- Hébert Jean-Paul, *Histoire de la coopération européenne dans l'armement*, Paris, CNRS Éditions, 2004.
- Vayssiére 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.

II. Les programmes aéronautiques Concorde et Airbus :

- Balsimelli Paola, « L'affaire Concordski, un pillage de très haut vol au service de la Guerre Froide », *Enderi* [en ligne], juillet 2022, URL : https://www.enderi.fr/L-affaire-Concordski-un-pillage-de-tres-haut-vol-au-service-de-la-Guerre-Froide_a995.html
- Barrière Jean-Paul et 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.

- Berthout David, « Le programme de transport supersonique Concorde : de l'innovation à la patrimonialisation », *Histoire du patrimoine*, n°33, 2017, p.73-85, URL : <https://journals.openedition.org/lha/746>
- 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, 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>
- Chadeau Emmanuel, « *Concorde* » in 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.
- Chadeau Emmanuel, et al. (édit), *Airbus, un succès industriel européen : industrie française et coopération européenne, 1965-1972*, Paris, Éditions Rive droite, 1995.
- Dufour Jean-Jacques, *Aviation commerciale américaine*, Strasbourg, ABD Éditions, 2019.
- Dufour Jean-Jacques, *Aviation commerciale britannique*, Strasbourg, ABD Éditions, 2018.
- Dufour Jean-Jacques, *Aviation commerciale française – Le centenaire*, Strasbourg, ABD Éditions, 2018.
- Gunston Bill, *Airbus, the European Triumph*, Londres, Osprey, 1988.
- Harbulot Christian, « Cas d'école : la guerre réputationnelle d'opportunité des États-Unis à l'avion Concorde franco-britannique », *École de Pensée*

sur la Guerre Économique [en ligne], 21 novembre 2023, URL :
<https://www.epge.fr/cas-decole-la-guerre-reputationnelle-dopportunité-des-états-unis-a-l'avion-concorde-franco-britannique/>

- Juillet Clair, Olivier Jean-Marc, *De Blériot à Airbus : Une histoire des industries aéronautiques européennes – 1910-2024*, Paris, Armand Colin, 2025.
- Latreille Bernard (dir.), *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 3. Le programme Concorde », p.47-61.
- Lynn Matthew, *Birds of Prey, Boeing vs Airbus*, New York, Four Wall Eight Windows, 1997.
- Maoui Gérard, Rouayroux André, *Concorde : la légende supersonique*, Toulouse, Privat, 2018.
- Motel Adrien, *Concorde, l'icône d'un idéal*, Paris, Éditions place des Victoires, 2024.
- 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.
- Pinet Jean, *Les Hommes de Concorde*, Paris, Éditions JPO, 2019.
- Rifkin Jeremy, *The European Dream*, New York, Jeremy P. Tarcher/Penguin, 2004.
- Sparaco Pierre, *Airbus, la véritable histoire*, Nouvelle éd., Toulouse, Privat, 2022.
- Sparaco Pierre, *Concorde, la véritable histoire*, Nouvelle éd., Paris, Larivière, 2003.

- Touscoz Jean, « La coopération aéronautique franco-britannique : l'affaire Concorde », in *Annuaire français de droit international*, vol. 11, 1965, p. 174-192.
- Turcat André, *Pilotes d'essais-Mémoires*, Paris, Le cherche-midi, 2005.
- 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.

III. La diplomatie aérienne dans l'historiographie :

- Aron Raymond, « De l'analyse des constellations diplomatiques », *Revue française de science politique* [en ligne], 1954, vol. 4, n°2, p. 237-251, URL : https://www.persee.fr/doc/rfsp_0035-2950_1954_num_4_2_452646
- Dutheil de La Rochère Jacqueline, « Aspects nouveaux du bilatéralisme aérien », *Annuaire Français de Droit International* [en ligne], vol. 28, 1982. p. 914-933, URL : www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_1982_num_28_1_2524
- Dutheil de La Rochère Jacqueline, *La politique des États-Unis en matière d'aviation civile internationale*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence (LGDJ), Paris, 1971.
- Dutheil de La Rochère Jacqueline, « L'interprétation de l'accord franco-américain relatif au transport aérien international – Changement d'appareil à Londres », *Annuaire Français de Droit International* [en ligne], vol. 25, 1979, p. 314-337.
- Freedman Lawrence, « Strategic Studies and the Problem of Power », in *War, Strategy, and international Politics*, Oxford, Clarendon Press, 1992.

- Kobierecki, Michal M., « Aviation diplomacy : a conceptual framework for analyzing the relationship between aviation and international relations », *Branding international et diplomatie publique*, vol.17, 2021, p. 293- 303.
- Kobierecki Michal M., *Interstate Conflicts and the International Civil Aviation Organization : Depoliticization in Multilateral Diplomacy*, Oxford, Taylor & Francis Group, 2024.
- Lespinois Jérôme de, « Qu'est ce que la diplomatie aérienne ? », dans *Air Space and Power Journal (ASPJ) Afrique et Francophonie*, Air University, Maxwell AFB (Alabama), vol. 3, n°4, 2012, p. 67-77.
- Lespinois Jérôme de, Dubourg Jacques, « Influencer et contraindre : la diplomatie aérienne », *Les cahiers de la Revue Défense Nationale (RDN)* [en ligne], juin 2023, p.38-44, URL : <https://www.defnat.com/e-RDN/vue-article-cahier.php?carticle=557&cidaehler=1316>
- Maniet Vincent, « Diplomatie aérienne : la puissance aérienne au profit de la diplomatie », *Revue Militaire Belge*, n°7, 2013, p.109-117.
- Morales Étienne, « Aviation civile et relations internationales : y a-t-il une diplomatie aérienne au XXI^e siècle ? », *La revue internationale et stratégique* [en ligne], 2017, vol.3, n° 107, p. 105-112, URL : <https://shs.hal.science/halshs-02290018/document>
- Morales Étienne, « De la dimension internationale du transport aérien. Les vols entre l'Espagne et Cuba de 1946 à la fin des années soixante », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin* [en ligne], n°37, 2013, p. 43-58, URL : <https://doi.org/10.3917/bipr.037.0043>
- Nye Joseph, *Bound to lead : the changing nature of american power*, Basic Books, New-York, 1990, p. 37.
- Institut de Recherche Stratégique de l'École Militaire (IRSEM), « La diplomatie aérienne », *Penser les ailes françaises* [en ligne], n°24, hiver 2010/2011, URL : https://www.irsem.fr/data/files/irsem/documents/document/file/1850/PLA_F24.pdf
- Rouiaï Nashidil, « Soft power (puissance douce) », *Géoconfluences* [en ligne], septembre 2018, URL : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/soft-power>

ANNEXES

ANNEXE 1 : TABLEAUX ÉTAT DES SOURCES

Tableau 2 – Tableau des archives de l'ambassade de France à Londres relatives aux programmes Airbus et Concorde

Bornes chronologiques du fonds	Série et sous-série	Description carton	Dates extrêmes
FR MAE 378PO/8/1-643, 1970-1979	<u>Série</u> : « Économie et questions sociales » <u>Sous-série</u> : « Aéronautique »	« Programme Airbus », 378PO/8/139	1970-1974
	<u>Série</u> : « Économie et finances »	« Airbus », 378PO/8/476	1975-1979
FR MAE 378PO/9/1-436, 1980-1993	<u>Série</u> : « Directions des affaires économiques et financières » <u>Sous-série</u> : « Transports internationaux »	« Transports aériens », 378PO/9/37	1980-1983
	<u>Série</u> : « Europe » <u>Sous-série</u> : « France »	« Aéronautique et spatiale », 378PO/9/57	1980-1983
	<u>Série</u> : « Conférence sur la sécurité et la	« Coopération européenne en matière de	1989-1993

	coopération en Europe »	construction aéronautique », 378PO/9/371	
--	-------------------------	--	--

Tableau 3 – Tableau des archives de l'ambassade de France à Bonn relatives au programme Airbus

Bornes chronologiques du fonds	Série et sous-série	Description carton	Dates extrêmes
FR MAE 105PO/1999038/1- 543, 1955-1989	<u>Série</u> : « Affaires économiques » <u>Sous-série</u> : « Économie mondiale »	« Airbus », 105PO/1999038/373	1965-1978
		« Airbus », 105PO/1999038/374	1979-1984
		« Airbus », 105PO/1999038/375	1984-1987
		« Airbus », 105PO/1999038/376	1987-1989
FR MAE 105PO/2/1-339, 1990-1999	<u>Série</u> : « Affaires économiques internationales » <u>Sous-série</u> : « Transports internationaux »	« Aviation internationale », 105PO/2/113	1991-1994
		« Aviation internationale », 105PO/2/114	1995-1998

Tableau 4 – Tableau des archives de l'ambassade de France à Moscou relatives au programme TU-144 et aux vols supersoniques (URSS)

Bornes chronologiques du fonds	Série et sous-série	Description carton	Dates extrêmes
448PO/B/409-1653	Série : « SU-Union soviétique »	« Aviation marchande, aéroports, TU 144, Airbus », 448PO/B/441	1965-1974

Tableau 5 – Tableau des archives de l'ambassade de France à Madrid relatives au programme Airbus

Bornes chronologiques du fonds	Série et sous-série	Description carton	Dates extrêmes
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	1969-1978

Tableau 6 – Tableau des archives diplomatiques conservées à La Courneuve relatives aux programmes Airbus et Concorde

Bornes chronologiques du fonds	Série et sous série	Description carton	Dates extrêmes
FR MAE 1977INVA, 1946-1986	<u>Série</u> : « Affaires économiques / Aviation civile »	« Airbus », 1977INVA/27	1965 – 1968
		« Concorde », 1977INVA/31	1960 – 1966
		« Concorde », 1977I NVA/46	1975 – 1977
		« États-Unis », 1977INVA/66	1975 – 1983
	<u>Série</u> : « Affaires économiques / Aviation civile »	« Airbus », 1977INVA/55	1965 – 1967
		« Airbus », 1977INVA/56	1967 – 1970
		« Airbus », 1977INVA/57	1969 – 1972
		« Airbus », 1977INVA/58	1972 – 1973
FR MAE 1978INVA, 1945-1991	<u>Série</u> : « Affaires économiques / Aviation civile »	« Airbus », 1978INVA/266	1969 – 1970
	<u>Sous-série</u> : « Bureau de l'Aviation civile / Accord, suivi des accords »	« Airbus », 1978INVA/284	1981 – 1991

	Accord, suivi des accords »		
	« CEAC », 1978INVA/302		1984 – 1990
	« Airbus », 1978INVA/288		1982 – 1988
	« Airbus », 1978INVA/289		1981 – 1989
<u>Série : « Dossiers généraux »</u>	« Négociations avec le GATT », 1978INVA/290		1978 – 1989
	« Négociations avec le GATT », 1978INVA/291		1982 – 1990
	« Négociations avec le GATT », 1978INVA/292		1990

Tableau 7 – Tableau des archives conservées à La Courneuve relatives aux États-Unis

Bornes chronologiques du fonds	Série et sous-série	Description carton	Dates extrêmes
FR MAE 91QO, États-Unis, 1976-1981	<u>Série :</u> « Transports aériens » <u>Sous-série :</u> « Relations aéronautiques des États-Unis avec la France » (1976-1981)	« Dossier général (janvier 1976 - novembre 1981) », 91QO/1097	1976-1981
		« Concorde, janvier 1976 - décembre 1976 », 91QO1098	1976
		« Concorde, janvier 1977 - août 1980 », 91QO1099	1977-1980

Tableau 8 – Tableau des archives conservées aux Archives Nationales relatives aux programmes Concorde et Airbus

Bornes chronologiques du fonds	Description carton	Dates extrêmes
Ministère des Transports ; Direction générale de l'Aviation civile ; Direction des programmes aéronautiques civils, 1967-1981, 19830069/1-19830069/49	« CEE », 19830069/48 « GATT », 19830069/49	1967-1981
Transports ; Direction générale de l'Aviation civile ; Direction des programmes aéronautiques civils, 1982-1987, 19970056/1-19970056/8	« CEE, et relations entre la France et les États-Unis », 19970056/7 « Airbus », 19970056/5	1982-1987
Transports ; Direction générale de l'Aviation civile ; Direction des programmes aéronautiques civils, 1965-1981, 19840550/1-19840550/74	« Airbus », 19840550/68 « Airbus », 19840550/69 « Airbus », 19840550/70 « Airbus », 19840550/71	1965-1981
	« Concorde et supersonique américain», 19790687/45	
Transports ; Direction générale de l'Aviation civile ; Direction des programmes aéronautiques civils,	« Airbus », 19920305/5	1971-1987

1971-1987, 19920305/1 – 19920305/11		
Transports ; Direction générale de l'aviation civile ; Services rattachés au Directeur, 1969-1978, 20030372/1-20030372/9	« Concorde », 20030372/1	1969-1978
	« Concorde », 20030372/2	

Tableau 9 – Tableau des archives du GATT (OMC)

Période	Inventaire	Description document	Date du document
1976-1980	MTN/NTM/W/52/Rev	Négociations commerciales multilatérales – Subventions et droits compensateurs	26/11/1976
	MTN/NTM/W/168	Négociations commerciales multilatérales – Subventions et droits compensateurs	10/07/1977
	MTN/NTM/W/210	Négociations commerciales multilatérales – Subventions et droits compensateurs	19/12/1978

	MTN/NTM/W/236	Négociations commerciales multilatérales – Subventions et droits compensateurs	05/04/1979
	MTN/NTM/W/220	Négociations commerciales multilatérales – Subventions et droits compensateurs	21/02/1979
	L/4745	États-Unis – Application de droits compensateurs	19/12/1978
1981-1985	Air/W/20	Accord relatif au commerce d'aéronefs civils	26/01/1981
	Air/W/24	Accord relatif au commerce d'aéronefs civils	05/06/1981
	Air/W/33	Accord relatif au commerce d'aéronefs civils – États-Unis	05/07/1982

ANNEXE 2 : LES ACCORDS INTERGOUVERNEMENTAUX

1. L'accord bilatéral franco-britannique du 29 avril 1962 relatif au programme Concorde

No. 6534

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
and
FRANCE

**Agreement regarding the development and production of a
civil supersonic transport aircraft. Signed at London,
on 29 November 1962**

Official texts: English and French.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 20 February
1963.*

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD
et
FRANCE

**Accord pour la construction d'un avion de transport civil
supersonique. Signé à Londres, le 29 novembre 1962**

Textes officiels anglais et français.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 20 février
1963.*

*Illustration 2 - Accord pour la construction d'un avion de
transport civil supersonique, 29 novembre 1962.*

N° 6534. ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD POUR LA CONSTRUCTION D'UN AVION DE TRANSPORT CIVIL SUPERSONIQUE, SIGNÉ À LONDRES, LE 29 NOVEMBRE 1962

Le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ;

Ayant décidé de construire en commun un avion de transport civil supersonique ;

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article premier

(1) Le principe de la collaboration est le partage égal entre les deux pays, sur la base d'une égale responsabilité pour le projet pris dans son ensemble, du travail, des dépenses engagées par les deux Gouvernements, et du produit des ventes.

(2) Ce principe, qui sera respecté aussi rigoureusement que possible, s'applique, dans la phase du développement comme dans la phase de la production (y compris les rechanges), au projet pris dans son ensemble (cellule, moteur, systèmes et équipements).

(3) Le partage sera établi d'après les dépenses, calculées hors taxes à définir par accord entre les deux Gouvernements, correspondant aux travaux effectués dans chaque pays. La date de point de départ de ces dépenses est celle du présent Accord.

Article 2

Les Gouvernements ayant pris connaissance de l'accord passé le 25 octobre 1962 entre la Société Sud Aviation et la Société British Aircraft Corporation (B.A.C.) d'une part, et de l'accord passé le 28 novembre 1961 entre la Société Bristol Siddeley et la Société Nationale d'Études et de Construction de Moteurs d'Aviation (S.N.E.C.M.A.) d'autre part, les approuvent, sauf en ce qui pourrait être contraire aux dispositions qui font l'objet d'accord à l'échelon des Gouvernements.

¹ Entré en vigueur le 29 novembre 1962, dès la signature, conformément à l'article 7.

Illustration 3 - Accord pour la construction d'un avion de transport civil supersonique, 29 novembre 1962.

Article 3

(1) La proposition technique, qui sert de base à la réalisation commune de Sud Aviation et de B.A.C., comporte une version « moyen-courrier » et une version « long-courrier » de l'avion.

(2) Le turboréacteur Bristol Siddeley — S.N.E.C.M.A. BS/593/3 est réalisé en commun pour équiper l'avion, par Bristol Siddeley du côté britannique et par S.N.E.C.M.A. du côté français.

Article 4

Pour réaliser l'opération, une organisation intégrée de chacune des deux industries nationales (cellules et moteurs) est mise en place.

Article 5

Un Comité Permanent de fonctionnaires des deux pays surveille le déroulement de l'opération, rend compte aux Gouvernements et leur propose les mesures adéquates pour assurer l'exécution du programme.

Article 6

Tous les efforts doivent être faits pour que ce programme soit réalisé, tant pour la cellule que pour le turboréacteur, avec une égale diligence pour la version « moyen-courrier » et pour la version « long-courrier ». Il appartient aux deux organisations intégrées des deux industries nationales de faire des propositions détaillées pour l'exécution du programme.

Article 7

Le présent Accord prend effet à compter du jour de sa signature.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment accrédités par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Londres, le 29 novembre 1962 en langue française et en langue anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République Française :

G. DE COURCEL

Pour le Gouvernement
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

Julian AMERY
Peter THOMAS

N° 6534

Illustration 4 - Accord pour la construction d'un avion de transport civil supersonique, 29 novembre 1962.

2. Protocole d'Accord lançant la phase de définition du projet d'Airbus Européen, 26 juin 1967.

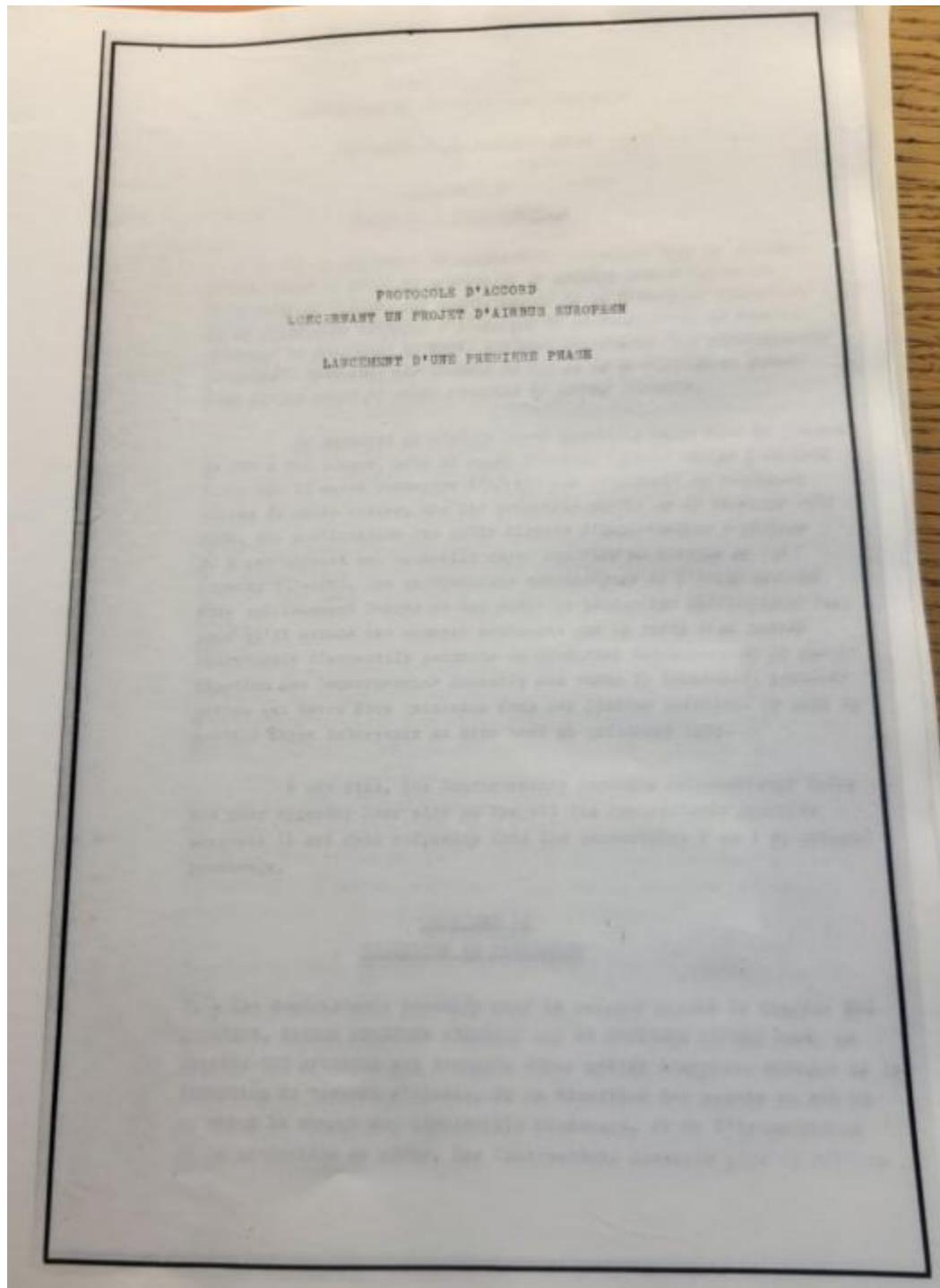


Illustration 5 – Extraits du « Protocole d'Accord lançant la phase de définition du projet d'Airbus Européen », CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, 26 juin 1967.

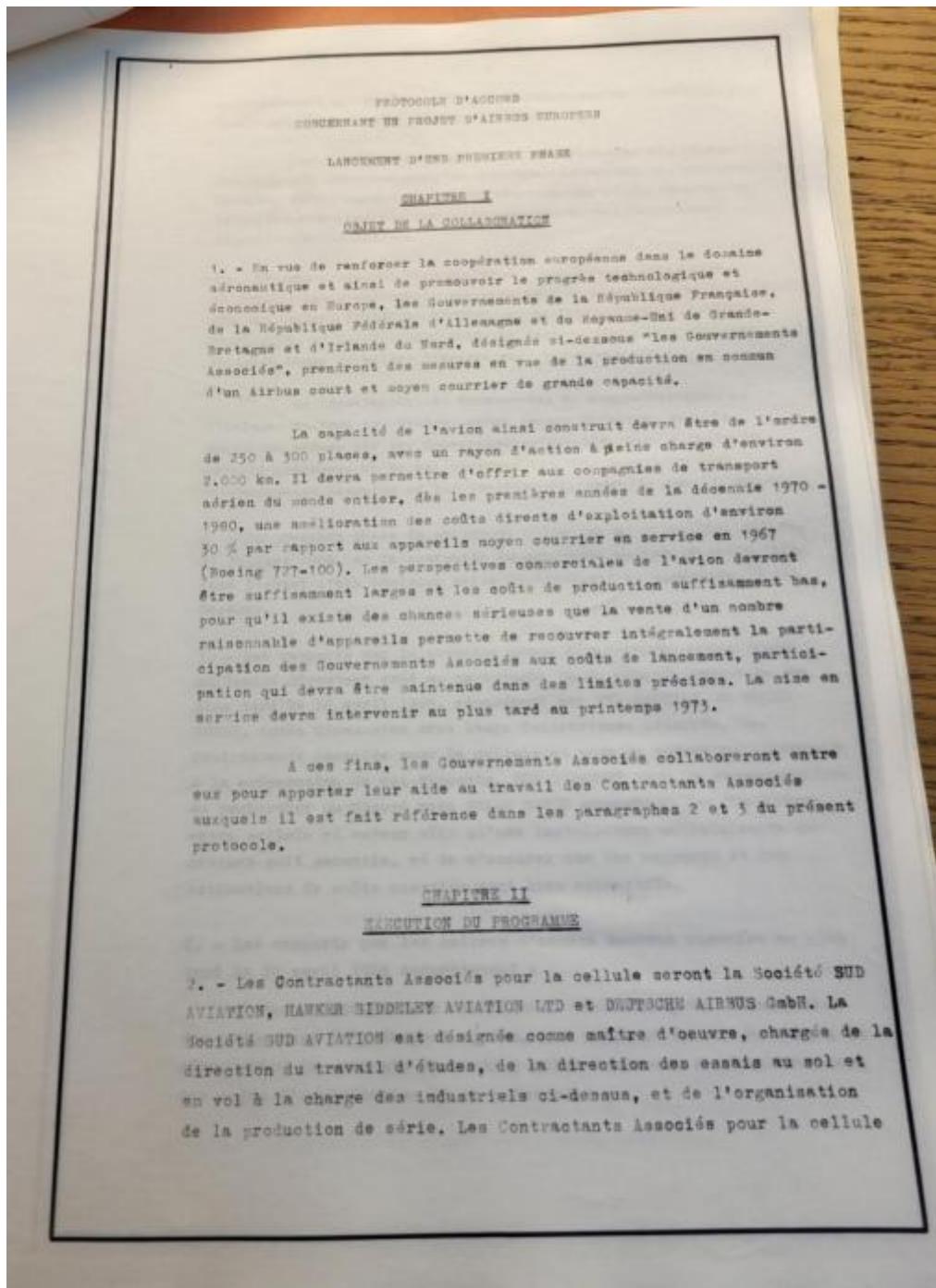


Illustration 6 - Extraits du « Protocole d'Accord lançant la phase de définition du projet d'Airbus Européen », CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, 26 juin 1967.

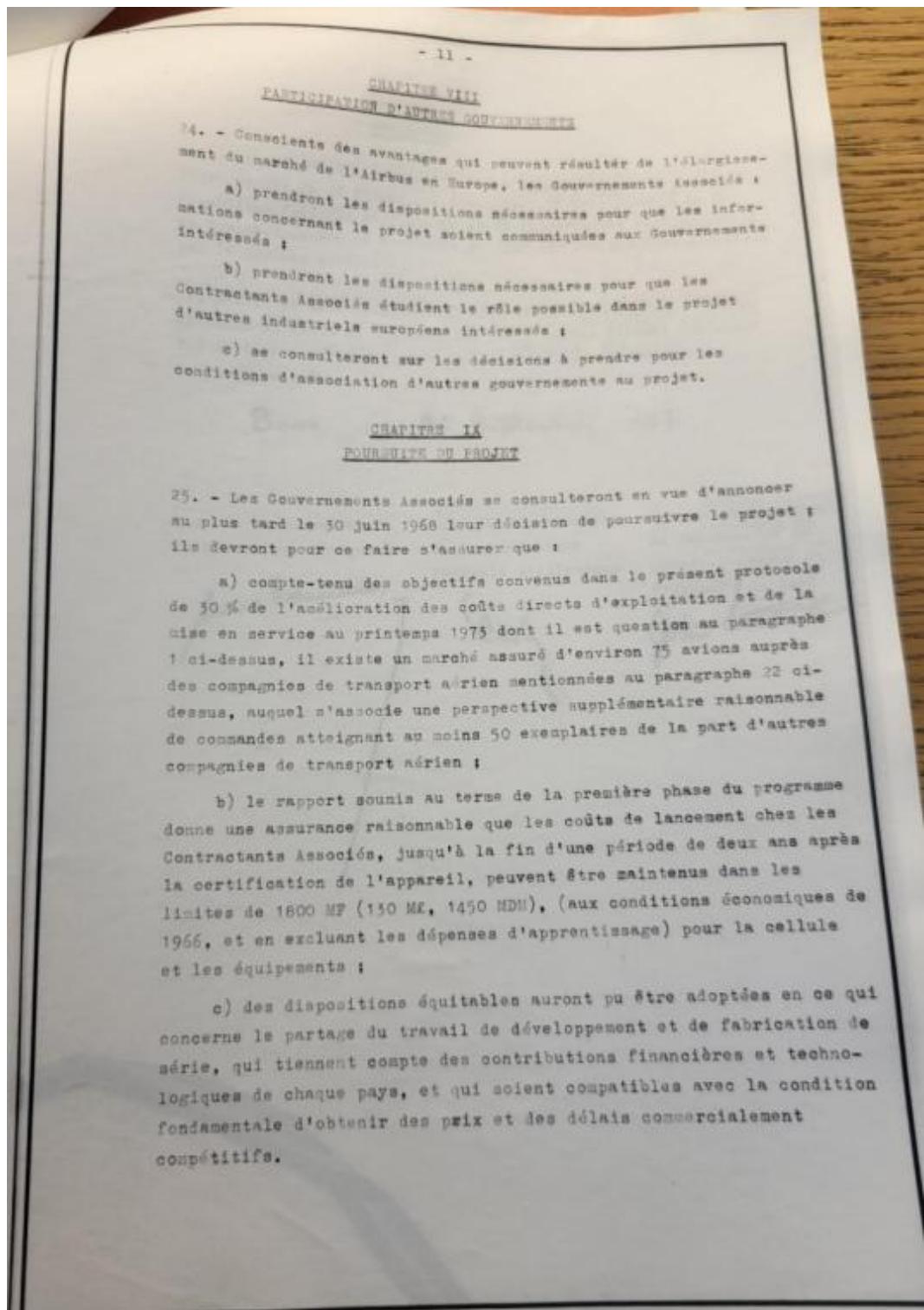


Illustration 7 - Extraits du « Protocole d'Accord lançant la phase de définition du projet d'Airbus Européen », CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, 26 juin 1967.

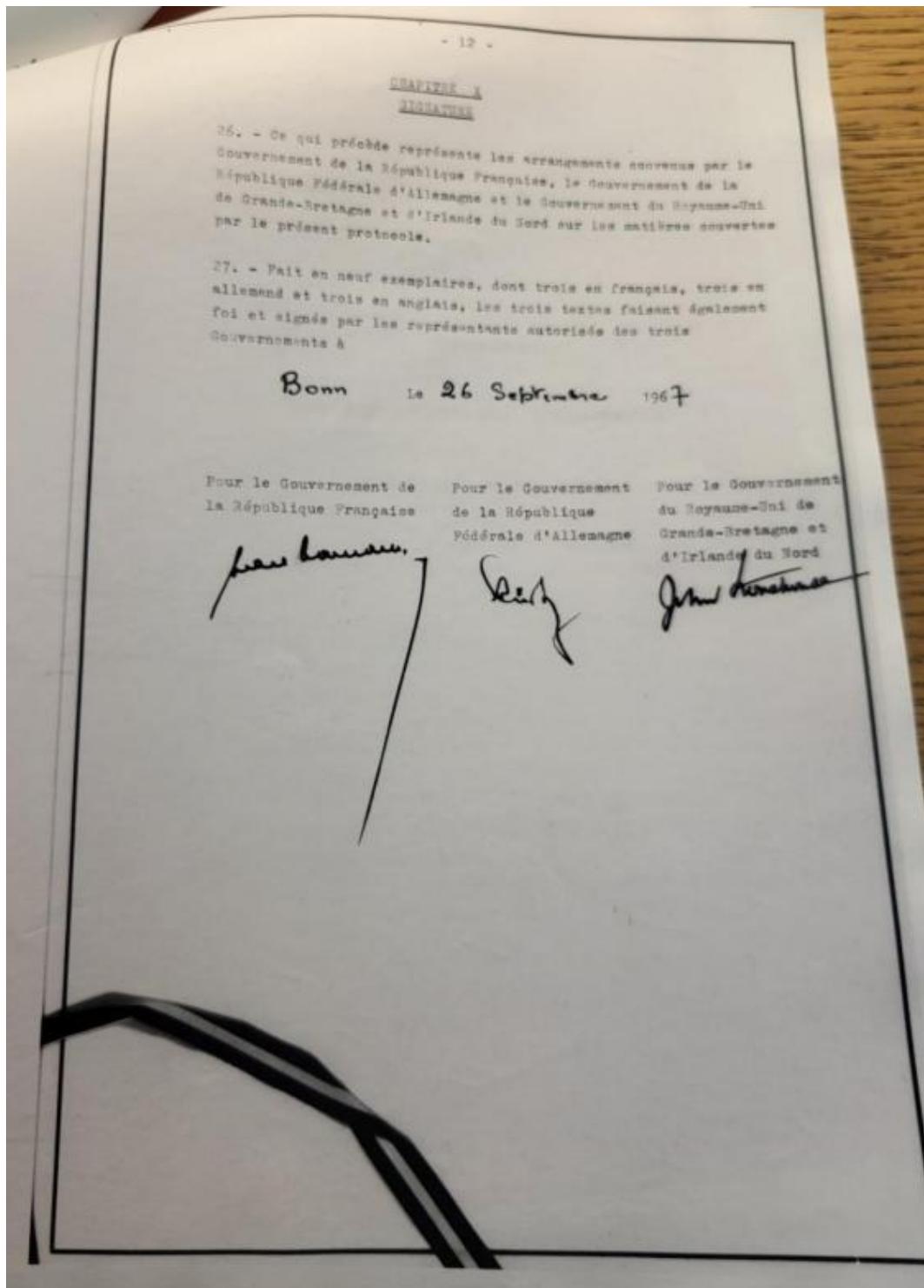


Illustration 8 - Extraits du « Protocole d'Accord lancant la phase de définition du projet d'Airbus Européen », CADLC, Affaires économiques et financières, 1978INVA/266, 26 juin 1967.

ANNEXE 3 : L'AVENTURE CONCORDE EN IMAGES

Ces quelques photographies visent à illustrer l'aventure Concorde et les crises qu'il a traversé. Les documents sélectionnés sont de nature variée allant des photographies des appareils, aux extraits de presse et d'affiches publicitaires ou politiques.



Illustration 9- Concorde OO1 – F-WTSS, crédit photo : fonds d'archives Fischl Max, musée Aéroscopia Toulouse, date inconnue



Illustration 10 - Premier départ du Concorde pour New-York de Toulouse, le 19 octobre 1977, crédit photo : Fonds d'archives AEROSCOPIA – MANASCOPIA.

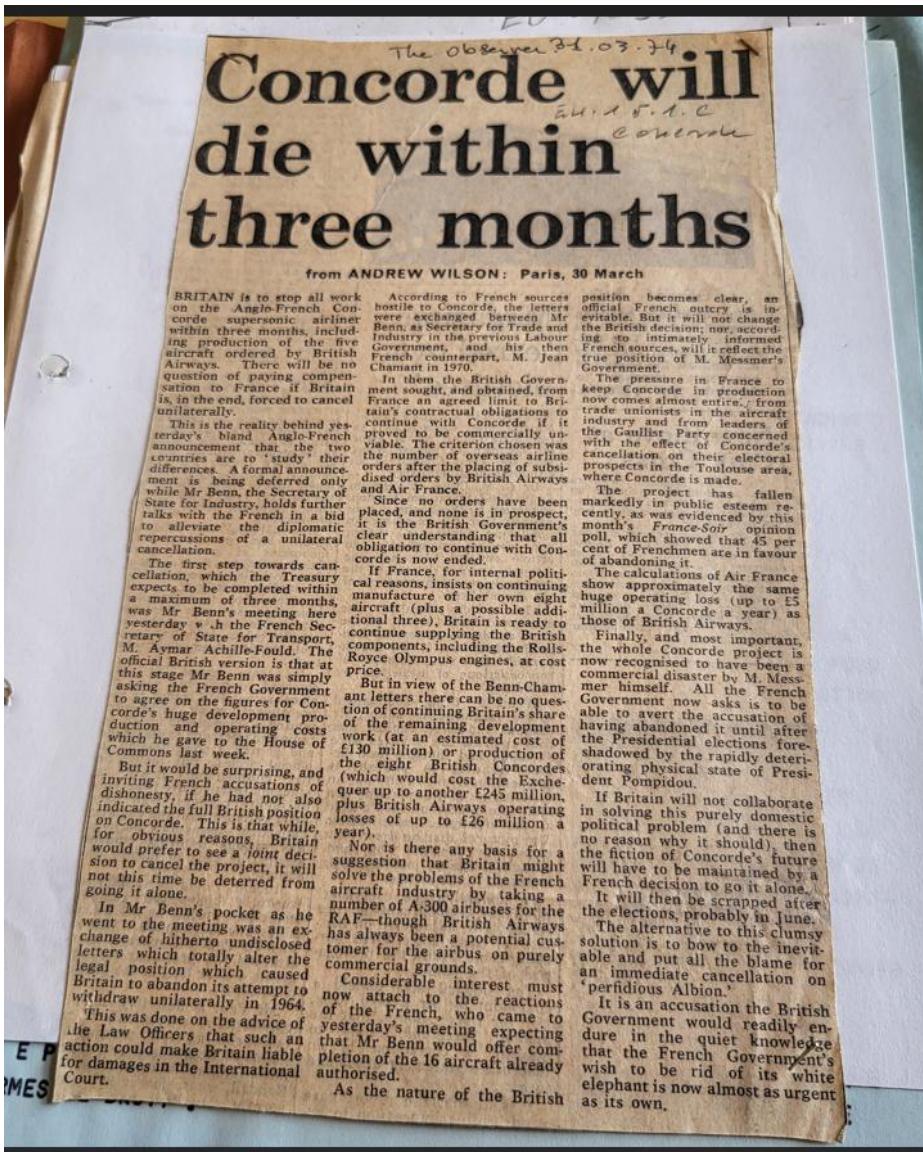


Illustration 11 - Article du journal *The Observer*. CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, du 31/03/1974.



- ▲ Avec les gaullistes, les communistes sont les principaux relais politiques du supersonique. En pleine bataille pour les pistes de New York, le PCF n'hésite pas à placarder des affiches au message équivoque.

*Illustration 12 - Affiche du PCF relative à Concorde, Motel Adrien, *Concorde, l'icône d'un idéal*, Paris, Éditions place des Victoires, 2024, p. 121.*

ANNEXE 4 : AIRBUS – PHOTOS ET PRESSE

De la même manière que pour Concorde, ces annexes visent à illustrer succinctement quelques évènements marquants du programme évoqués au cours de cette étude.



Illustration 13 - 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.



Illustration 14 - Premier vol de l'A320, le 22 février 1987, crédit photo : Airbus SAS 1987.

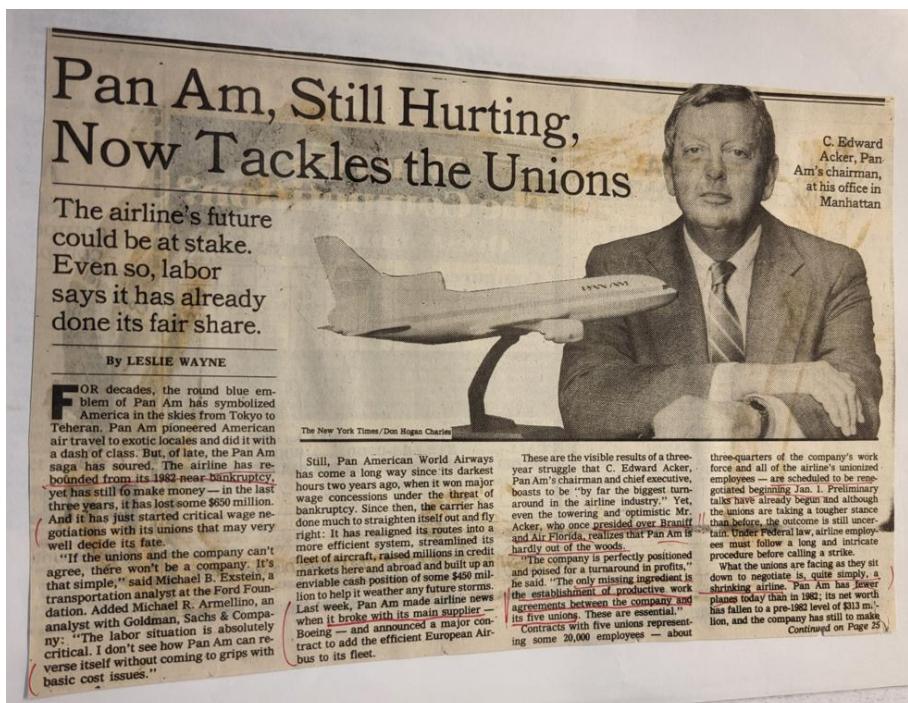


Illustration 15 - Article de presse relatif au contrat entre Pan Am et Airbus, CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, date et journal inconnus.

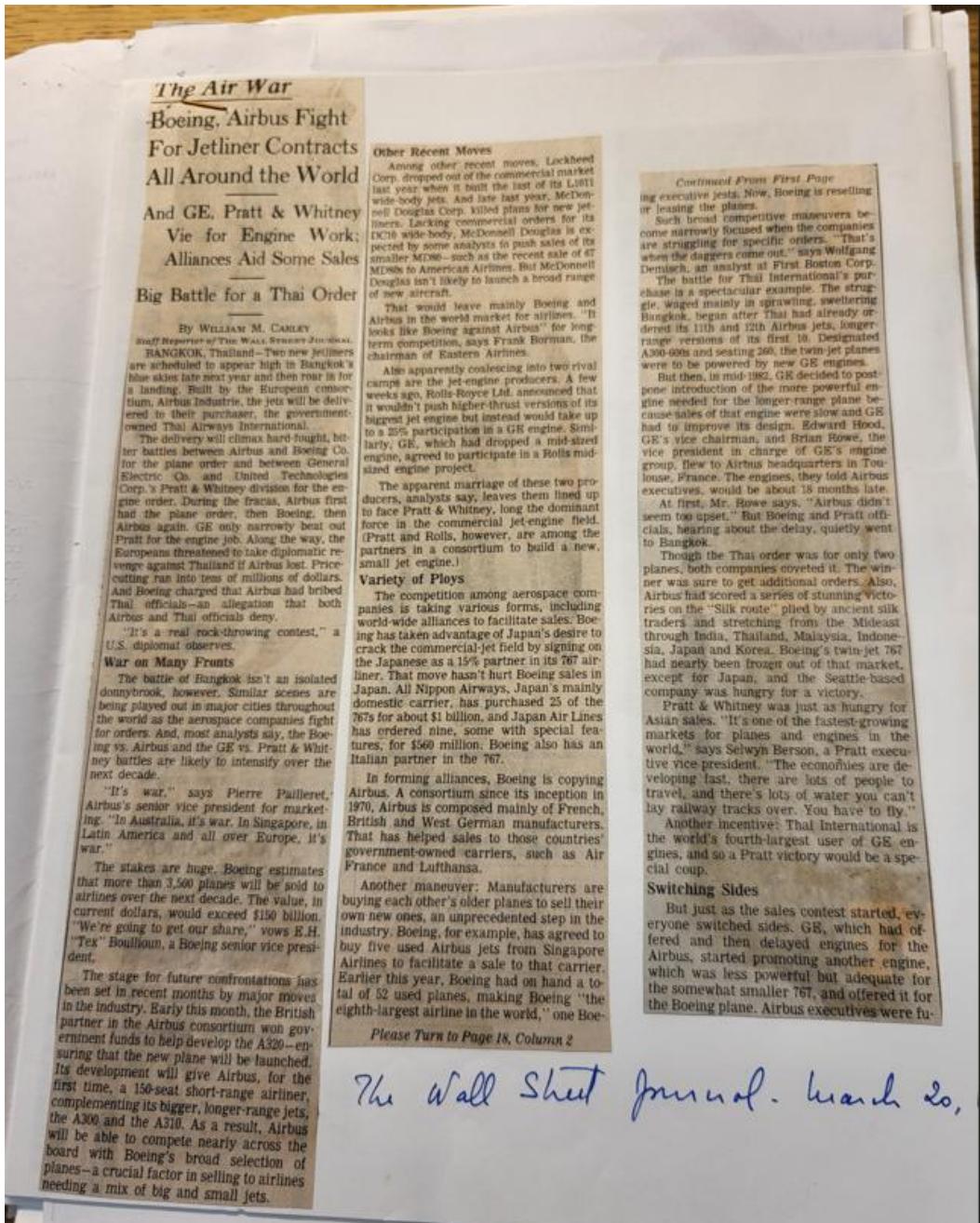


Illustration 16 – Article de *The Wall Street Journal* relatif à la concurrence industrielle entre Airbus et Boeing, CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, 20/03/....

ANNEXE 5 : GALERIE DE PORTRAITS

Cette annexe présente une sélection de personnalités industrielles et diplomatiques clés qui ont marqué les programmes aéronautiques européens. Toutefois, les photographies de certains de ces acteurs, tels que Jacques Kosciusko-Morizet, Emmanuel Jacquin de Margerie ou Georges-Marie Chenu, ne sont pas libres de droits ou accessibles et n'ont donc pas pu être incluses.

1. Les diplomates



Illustration 17 - Jacques de Beaumarchais (1913-1979) en 1931, auteur anonyme.



Illustration 18 - Jean Sauvagnargues (1915-2002), le 22 juillet 1974, crédit photo : Christian Lambiotte / Communautés européennes, 1974 / CE - Service audiovisuel.



Illustration 19 - Jacques-Alain de Sedouy (1935-2018), auteur et date inconnus, crédit photo : Fayard Éditions.

2. Les industriels



Illustration 20 - Henri Ziegler (1906-1988), le 7 mai 1971, crédit photo : Fonds André Cros, archives municipales de Toulouse.



Illustration 21 - Bernard Lathiére (1929-1997), le 3 avril 1982, crédit photo : Fonds André Cros, archives municipales de Toulouse.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Les illustrations :

Illustration 1 – Présentation Airbus et Concorde à St Martin du Touch, 10 mai 1973, crédit photo : Fonds André Cros, archives municipales de Toulouse.....	1
Illustration 2 - Accord pour la construction d'un avion de transport civil supersonique, 29 novembre 1962.....	230
Illustration 3 - Accord pour la construction d'un avion de transport civil supersonique, 29 novembre 1962.....	231
Illustration 4 - Accord pour la construction d'un avion de transport civil supersonique, 29 novembre 1962.....	232
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.....	233
Illustration 6 - 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.....	234
Illustration 7 - 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.....	235
Illustration 8 - 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.....	236
Illustration 9- Concorde OO1 – F-WTSS, crédit photo : fonds d'archives Fischl Max, musée Aéroscoopie Toulouse, date inconnue	237
Illustration 10 - Premier départ du Concorde pour New-York de Toulouse, le 19 octobre 1977, crédit photo : Fonds d'archives AEROSCOPIA – MANASCOPIA.	237
Illustration 11 - Article du journal The Observer. CADN, fonds de l'ambassade de France à Londres, 378PO/8/139, du 31/03/1974.....	238
Illustration 12 - Affiche du PCF relative à Concorde, Motel Adrien, Concorde, l'icône d'un idéal, Paris, Éditions place des Victoires, 2024, p. 121.....	239

Illustration 13 - 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.	240
Illustration 14 - Premier vol de l'A320, le 22 février 1987, crédit photo : Airbus SAS 1987.....	241
Illustration 15 - Article de presse relatif au contrat entre Pan Am et Airbus, CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, date et journal inconnus.	241
Illustration 16 – Article de The Wall Street Journal relatif à la concurrence industrielle entre Airbus et Boeing, CADLC, Transports aériens et relations aéronautiques des États-Unis avec la France, 91QO_1098, 20/03/....	242
Illustration 17 - Jacques de Beaumarchais (1913-1979) en 1931, auteur anonyme.	243
Illustration 18 - Jean Sauvagnargues (1915-2002), le 22 juillet 1974, crédit photo : Christian Lambiotte / Communautés européennes, 1974 / CE - Service audiovisuel.....	244
Illustration 19 - Jacques-Alain de Sedouy (1935-2018), auteur et date inconnus, crédit photo : Fayard Éditions.....	245
Illustration 20 - Henri Ziegler (1906-1988), le 7 mai 1971, crédit photo : Fonds André Cros, archives municipales de Toulouse.	246
Illustration 21 - Bernard Lathière (1929-1997), le 3 avril 1982, crédit photo : Fonds André Cros, archives municipales de Toulouse.	247

Les schémas :

Schéma 1 – L'organisation du GIE Airbus Industrie	134
---	-----

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 – Participations des partenaires du programme Airbus selon Georges Ville.....	139
Tableau 2 – Tableau des archives de l'ambassade de France à Londres relatives aux programmes Airbus et Concorde	221
Tableau 3 – Tableau des archives de l'ambassade de France à Bonn relatives au programme Airbus.....	222
Tableau 4 – Tableau des archives de l'ambassade de France à Moscou relatives au programme TU-144 et aux vols supersoniques (URSS).....	223
Tableau 5 – Tableau des archives de l'ambassade de France à Madrid relatives au programme Airbus.....	223
Tableau 6 – Tableau des archives diplomatiques conservées à La Courneuve relatives aux programmes Airbus et Concorde	224
Tableau 7 – Tableau des archives conservées à La Courneuve relatives aux États-Unis	226
Tableau 8 – Tableau des archives conservées aux Archives Nationales relatives aux programmes Concorde et Airbus	227
Tableau 9 – Tableau des archives du GATT (OMC).....	228

TABLE DES MATIÈRES

<i>Avertissement</i>	<i>3</i>
<i>Engagement de NON-PLAGIAT.....</i>	<i>4</i>
<i>Remerciements</i>	<i>5</i>
<i>Liste des abréviations.....</i>	<i>6</i>
<i>Sommaire.....</i>	<i>7</i>
<i>Introduction.....</i>	<i>9</i>
<i>Partie I – Concorde et Airbus, des projets innovants aux multiples acteurs.....</i>	<i>30</i>
A. Les États, moteurs de la diplomatie aérienne civile et des programmes aéronautiques.....	<i>31</i>
1. Les fonctionnaires de l’État.....	31
2. Les industriels : de la production à la commercialisation des appareils	51
B. Les compagnies aériennes et les aéroports : des intermédiaires indispensables pour la réussite des programmes.....	<i>61</i>
1. Les compagnies aériennes : vitrines des programmes	61
2. Les aéroports : du scepticisme à l’engouement	69
<i>Partie II – Le succès des programmes aéronautiques, une question de soutien diplomatique</i>	<i>85</i>
A. Concorde et la révolution du transport supersonique	<i>86</i>
1. Une collaboration franco-britannique exemplaire ?	86
2. Entre échecs et succès, l’Oiseau blanc à l’heure du doute	102
B. Airbus et le retour à la modération.....	<i>128</i>
1. Une coopération intergouvernementale européenne pour s’affirmer sur le marché industriel.....	128
2. Les services diplomatiques, alliés majeurs pour le programme Airbus	146
<i>Partie III – La diplomatie aérienne civile européenne au cœur de la concurrence industrielle</i>	<i>165</i>

A. Une concurrence industrielle féroce	166
1. Concorde face à la concurrence soviétique et américaine	166
2. L'Outre-Atlantique en concurrence avec Airbus	173
B. Le blocage des programmes européens par le gouvernement américain	186
1. Concorde et ses innovations technologiques	186
2. Les États-Unis et Airbus Industrie : un conflit politico-commercial sans fin	
	200
Conclusion.....	213
Bibliographie	215
Annexes.....	221
Annexe 1 : Tableaux état des sources.....	221
Annexe 2 : Les accords intergouvernementaux	230
1. L'accord bilatéral franco-britannique du 29 avril 1962 relatif au programme	
Concorde 230	
2. Protocole d'Accord lançant la phase de définition du projet d'Airbus	
Européen, 26 juin 1967.....	233
Annexe 3 : L'aventure Concorde en images.....	237
Annexe 4 : Airbus – Photos et presse	240
Annexe 5 : Galerie de portraits	243
1. Les diplomates	243
2. Les industriels	246
Table des illustrations	248
Table des tableaux.....	250
Table des matières	251
Abstract.....	253
Résumé.....	253

RÉSUMÉ

Titre : Les ailes de la diplomatie. Les programmes Concorde et Airbus au cœur de la diplomatie aérienne civile européenne (1962-2003)

Mots-clés : Diplomatie aérienne, relations internationales, histoire industrielle, aéronautique, Concorde, Airbus, ambassadeurs, GIE, CEE, UE, coopérations intergouvernementales

Les programmes Concorde et Airbus sont des symboles de l'industrie aéronautique européenne. Si les succès de ces programmes sont souvent attribués aux constructeurs aéronautiques et aux compagnies aériennes qui les exploitent, ce mémoire met en lumière un acteur clé mais discret : les diplomates. Il démontre comment, en accompagnant le développement des programmes, ces derniers ont progressivement forgé un réseau diplomatique européen et, par extension, une diplomatie aérienne civile européenne. À travers trois axes, s'intéressant aux acteurs des programmes, aux étapes de développement et des crises traversées par le supersonique et le consortium, ainsi qu'à la gestion des rivalités industrielles et politiques, cette étude propose une nouvelle lecture des liens étroits entre l'essor de ces programmes et l'émergence de la diplomatie aérienne civile européenne.

ABSTRACT

Title : The Wings of Diplomacy: The Concorde and Airbus Programs at the Heart of European Civil Aviation Diplomacy (1962-2003)

Key words : Air diplomacy, International relations, Ambassadors, Industrial history, Aeronautical industry, Concorde, Airbus, EIG, EEC, EU, Intergovernmental cooperations

The Concorde and Airbus programs stand as symbols of the European aeronautical industry. While the success of these initiatives is often attributed to the aircraft manufacturers and airlines that operate them, this thesis sheds light on a crucial yet understated player: diplomats. It demonstrates how, by supporting the development of these programs, they progressively forged a European diplomatic network and, by extension, a European civil aviation diplomacy. Through three main areas of focus—examining the programs' key actors, the development stages and crises faced by the supersonic aircraft and the consortium, and the management of industrial and political rivalries—this study offers a new perspective on the close ties between the rise of these programs and the emergence of European civil aviation diplomacy.