

L'édito du coordinateur

L'escalade fragilise l'industrie européenne

L'histoire de l'aéronautique européenne nous rappelle que les grands programmes sont toujours la recherche d'équilibres politiques, industriels et stratégiques. Dans les années 1980, les divergences de choix techniques et de besoins opérationnels avaient conduit à la séparation des chemins entre partenaires européens. De cette période sont nés deux avions emblématiques, le Rafale et l'Eurofighter Typhoon. Plus que pour des raisons de rivalité industrielle, cette bifurcation traduisait des doctrines d'emploi différentes, des visions de la guerre aérienne propres à chaque pays et des exigences de souveraineté technologique profondément ancrées dans les stratégies nationales.

Aujourd'hui, le débat autour de l'avion de combat du futur ravive des tensions qui rappellent cette période. Depuis plusieurs semaines, les industriels se livrent à un rapport de force qui évoque celui que l'Europe aéronautique militaire a déjà connu. La situation n'est pourtant plus la même. L'Europe industrielle s'est transformée depuis les années 1980. Les programmes coopératifs se sont multipliés et ont structuré des chaînes de valeur intégrées qui font désormais partie du modèle européen.

Cette évolution constitue l'une des grandes réussites industrielles du continent. L'aviation civile en offre une démonstration évidente. Airbus a bâti une organisation capable d'assembler les compétences de plusieurs nations autour d'un projet commun. Dans le domaine des missiles, MBDA représente également un exemple solide de coopération équilibrée, fondée sur la confiance et sur une répartition industrielle construite dans la durée.

Le débat actuel intervient pourtant dans un contexte politique nouveau. La Commission européenne occupe aujourd'hui une place plus centrale dans l'architecture industrielle de la défense. Elle s'affirme davantage comme un acteur de gouvernance que comme un simple garant des règles. Cette évolution nourrit des tensions entre les États, chacun cherchant à préserver ses intérêts stratégiques, ses compétences industrielles et ses emplois.

Lorsque ces tensions politiques rencontrent les rivalités industrielles, la logique de coopération se trouve fragilisée. La logique de partage voulue par les institutions européennes fait face à des réalités complexes. Les technologies de défense reposent sur des compétences rares, sur la protection de secrets industriels et sur des responsabilités souveraines que chaque nation entend conserver. À cela s'ajoutent les divergences d'usage opérationnel. L'avion de combat est conçu pour répondre à une stratégie militaire précise, à une doctrine d'emploi et à une vision de la puissance.

Dans ce climat déjà chargé, certaines prises de position récentes ont ajouté de la tension au débat. Le BDLI et

IG Metall ont interpellé le pouvoir politique allemand dans des termes particulièrement durs à l'égard de l'industriel Dassault. Cette démarche s'inscrit dans un contexte où les enjeux industriels sont considérables. La protection de plusieurs milliers d'emplois est en jeu et les échéances électorales peuvent renforcer la pression sur les acteurs.

Cette dynamique conduit à une escalade verbale et politique qui ravive des tensions historiques entre partenaires. L'expérience montre pourtant que ces moments de crispation peuvent avoir un coût pour tous. L'exposition publique du conflit risque d'affaiblir des coopérations futures, d'encourager des logiques de repli et de fragiliser la confiance qui reste le socle de toute construction industrielle européenne.

Le monde évolue à une vitesse qui impose de garder le sens des priorités. Les véritables enjeux se situent dans la capacité de l'Europe à maintenir ses compétences, à préserver son autonomie stratégique et à assurer l'avenir de ses industries de défense.

À FO, nous comprenons pleinement que le rôle d'un syndicat est de défendre l'emploi sur son territoire. Cette responsabilité fait partie de notre mission et elle porte en elle une dimension profondément patriotique. Nous l'avons exercée dans Airbus à de nombreuses reprises. Nous avons mené des rapports de force lorsque l'équilibre industriel l'exigeait. C'est la raison pour laquelle nous partageons avec nos homologues allemands le besoin d'une répartition équitable des activités industrielles.

Mais cette exigence légitime ne doit pas conduire à opposer les modèles industriels européens entre eux. Si le débat venait à se transformer en affrontement entre programmes nationaux et coopération européenne, chacun pourrait croire défendre ses intérêts alors que le risque serait d'affaiblir durablement ce que l'Europe industrielle a su construire.

C'est dans cet esprit que nous appelons chacun à la responsabilité. Les débats industriels ne doivent pas devenir l'instrument d'échéances politiques ou de stratégies de communication. Airbus ne peut être entraîné dans des affrontements qui dépassent les intérêts de l'entreprise et de ses salariés.

FO porte une exigence d'indépendance. Cette indépendance nous oblige à parler avec mesure, mais avec clarté. L'avenir de notre industrie mérite mieux que cette escalade en place publique. Il appelle au calme, à la lucidité et à la volonté de préserver ce que l'Europe a su construire lorsqu'elle a choisi la coopération plutôt que le chacun pour soi.

Dominique DELBOUIS