

SOMMAIRE

Point de vue p. 2

Dualité et coopération :
les risques du balancier

La chronique de Charlemagne

Point de vue p. 3

**Alliance continentale, entente
cordiale, politique nationale :
les oscillations françaises**

La chronique de Vauban

Espace-Analyse p. 4

**Galileo : quand le rêve politique
se heurte à la réalité économique**

Antoine Gelain, Managing Director,
Parangon European Partners,
Corporate Strategy Advisors
in the Aerospace & Defence Industry

Tribune..... p. 5

**Dix ans après, les fondements
de Lancaster House sont inchangés**
Par Eric Béranger, CEO de MBDA

Trois questions à p. 6

Federico Santopinto (*) :
**« La France ne sera jamais
l'interlocuteur privilégié du R-U
en matière stratégique, malgré
ce que Lancaster House pouvait
laisser croire » (*)** Chercheur au
GRIP, spécialiste des questions
d'intégration européenne dans le
domaine de la défense

Bourse & Marchés p. 7

Le tableau de bord d'AeroDefenseNews p. 8

Les commandes et les
livraisons d'Airbus et de Boeing
Les lancements d'Arianespace
et de SpaceX

A suivre

➔ Dix ans après Lancaster House, que reste-t-il de la relation « spéciale » franco-britannique dans la défense ?

Dix ans après la signature des accords de Lancaster House, le bilan est pour le moins contrasté, que ce soit en termes de projection de forces, d'interopérabilité, de coopérations industrielles... Qui plus est, le Brexit et la volonté de renforcer l'axe franco-allemand voulue par le président Macron ne semblent pas faciliter une reprise du dialogue entre les deux capitales. **Lire nos articles pages 2 à 6.**

➔ Exportations. La France fragilise ses positions en Egypte

C'est une mauvaise nouvelle pour les industriels français de la défense pour lesquels les exportations d'armement sont vitales. Des sources italiennes estiment qu'un « paquet global italien » de ventes d'armes à l'Égypte se profile désormais très vite, d'autant que les oppositions politiques ne semblent pas suffisantes pour le faire dérailler. Le « paquet » en question concerne 4 frégates de type FREMM, 20 patrouilleurs de type Falaj-2 avec transfert de technologie et de savoir-faire au chantier d'Alexandrie. En parallèle, la vente récente d'hélicoptères par Leonardo (24 AW149 et 8 AW 189 pour 872 millions €) a pavé la voie à d'autres projets. On parle désormais d'une commande de 24 avions d'entraînement M346 ; d'un satellite d'imagerie radar de Thales Alenia Space avec les services associés (*Telespazio*), voire de 24 EF-2000. Ainsi s'esquisse la forme d'un paquet global, coordonné et similaire à celui que l'Italie a réalisé dans plusieurs pays (Panama, Turquie, Algérie, Turkménistan). Quelles conclusions les Français peuvent-ils en tirer ? « *On est trop c... et les Italiens peuvent nous remercier : on a réussi tout seul, comme des grands, à ruiner la position qu'on avait conquise en Égypte* », s'irrite un industriel... « *Manifestement, il y a des pays pour lesquels le « Pharaon Sissi » est parfaitement fréquentable. De la Libye au golfe persique nous nous prenons les pieds dans le tapis de manière remarquable* ». En janvier 2019, lors de sa visite en Égypte, Emmanuel Macron, s'était laissé aller à faire la morale sur les droits de l'homme au président égyptien le maréchal Abdel Fattah Sissi. Paris paie au prix fort cet affront.

Une page se tourne pour AeroDefenseNews...

AeroDefenseNews a 11 ans. Avec cette lettre lancée en avril 2009, j'ai souhaité apporter aux professionnels du secteur aérospatial un décryptage en profondeur et sans prétention de l'actualité, avec le recul par rapport aux flots d'informations qui peuvent brouiller une lecture stratégique. C'était mon ambition, et je remercie tous ceux qui m'ont fait confiance en tant que journaliste et entrepreneur. Aujourd'hui, je fais évoluer la lettre **AeroDefenseNews** vers un blog qui me permettra de rester en contact avec vous et de vous livrer des analyses et des décryptages avec les contributeurs que vous appréciez : Vauban et Charlemagne.

Pour vous abonner

AeroDefenseNews

Tél. : 09 67 18 60 08 ou
aerodefenseneeds@gmail.com



Rendez-vous sur notre site <https://aerodefenseneeds.net/>

**Vous devez rentrer votre adresse mail
sur le site pour recevoir les articles par mail.**

Dualité et coopération : les risques du balancier

La chronique de Charlemagne

« **Pourtant, peut-être du fait de la réduction des budgets de défense, sans doute aussi en raison de la place prépondérante prise par le digital dans toutes les activités du secteur, force est de reconnaître que la pompe technologique a en partie permuté son fonctionnement et que, depuis le début des années 2000, l'innovation à des fins civiles a davantage irrigué les projets militaires que l'inverse.** »

La conduite d'une politique industrielle dans le domaine de la défense se doit d'obéir à une certaine constance dès lors qu'elle a pour objectif de conduire avec succès à leur terme des opérations d'armement qui se déploient sur une, voire plusieurs décennies. Cette constance doit en même temps s'accommoder de l'évolution de facteurs exogènes qui conditionnent le développement de l'industrie de défense. Il en est deux en particulier qui doivent être particulièrement pris en compte dans le contexte actuel de crise si on veut préserver l'avenir d'un secteur qui, pour être moins immédiatement impacté que d'autres, n'en est pas moins à risque, ne serait-ce qu'en raison du séisme qui frappe les finances publiques.

Le premier facteur est celui de la dualité des technologies militaires. La défense a longtemps été considérée comme le moteur avancé de la recherche de pointe et d'inventions qui ont permis des innovations majeures dans les domaines commercial et sociétal. Du spatial à Internet, les exemples abondent de ces retombées bénéfiques des programmes militaires. Et ce n'est pas pour rien que la lettre *AeroDefenseNews* qui m'a fait l'honneur de publier mes chroniques depuis plusieurs années couvre une industrie aérospatiale reconnue comme largement duale...

Pourtant, peut-être du fait de la réduction des budgets de défense, sans doute aussi en raison de la place prépondérante prise par le digital dans toutes les activités du secteur, force est de reconnaître que la pompe technologique a en partie permuté son fonctionnement et que, depuis le début des années 2000, l'innovation à des fins civiles a davantage irrigué les projets militaires que l'inverse. La création récente d'une Agence de l'innovation par le ministère des Armées ne répond-elle pas, un peu tardivement, à ce constat ?

Avec la crise du Covid-19, le sens des flux technologiques pourrait à nouveau s'inverser, en tout cas dans le domaine aérospatial, puisque ce sont les activités civiles qui sont les plus fragilisées, y compris dans leur capacité à investir pour l'avenir. On observe en outre que les entreprises dont la stratégie de développement était fondée sur cette dualité sont davantage en difficulté que les "pure players" militaires : d'inévitables restructurations ne risquent-elles pas dans ces conditions de se faire au profit de ces derniers ?

Le deuxième facteur dimensionnant pour l'industrie militaire est celui de la coopération et

des partenariats internationaux. Il est lui aussi soumis à des effets de balancier susceptibles de remettre en cause la cohérence d'une politique d'armement dans la durée. Ne nous attardons pas sur l'exportation, devenue une des conditions de la réalisation d'une programmation militaire dimensionnée au plus juste du besoin de nos armées : rien n'indique aujourd'hui que les pays clients seront en capacité de maintenir leurs commandes et leurs projets.

S'agissant de la coopération, perçue elle aussi comme le moyen de mener à bien des programmes que notre pays n'est plus en mesure de financer seul, une réorientation a été décidée en 2017. Alors que le partenariat franco-britannique adossé aux accords de Lancaster House de 2010 donnait, Brexit aidant, des signes d'essoufflement, le choix a été fait de se tourner vers l'Allemagne. Cette nouvelle direction a en particulier permis un alignement, impossible avec les Britanniques, sur les objectifs et les instruments de l'Europe de la défense prônée à Bruxelles. Ce rapprochement franco-allemand a commencé à produire ses premiers fruits avec le démarrage des projets structurants FCAS et MGCS (déjà quelques centaines de millions d'Euros dépensés en commun), le lancement imminent des programmes Eurodrone (plus de 7 milliards d'Euros) et Tigre NG (5 milliards d'Euros), ouvrant dans chaque cas la porte à d'autres pays de l'UE comme l'Espagne ou l'Italie.

Récente, cette dynamique franco-allemande se heurte à des obstacles multiples, d'ordre politique, institutionnel ou industriel. Elle n'a rien d'irréversible. Mais, à l'heure du Covid-19, sa remise en cause nous ramènerait bien avant 2017. La crise économique majeure qui nous attend comporte notamment le risque d'un déséquilibre accru entre les situations budgétaires des deux pays, alors que Berlin, stimulé aussi par le désengagement américain, s'apprête à accroître sensiblement ses dépenses de défense. C'est une raison de plus pour rester arrimer au partenaire allemand et ne pas céder à la tentation d'un nouveau mouvement de balancier qui laisserait en réalité la France isolée. Quant aux Britanniques, la porte restera bien entendu ouverte, mais on peut raisonnablement penser que, s'agissant de coopération d'armement, rien de substantiel ne pourra se faire tant que le Brexit n'aura pas été digéré, politiquement et économiquement, de part et d'autre de la Manche. ●●

Alliance continentale, entente cordiale, politique nationale : les oscillations françaises

La Chronique de Vauban

Dans *Le puits et le pendule*¹, Paul Morand constatait que « la France n'a jamais pu choisir entre une vocation maritime et un destin continental ». Aujourd'hui encore, la France hésite entre l'alliance allemande, continentale, et l'entente cordiale. A l'aune de l'année de Gaulle, cette alternative apparaît réductrice ; une troisième voie est possible : celle du retour de la politique des mains libres qui n'exclut rien mais ouvre de meilleures perspectives de rayonnement pour la France.

L'alliance continentale avec Berlin souffre d'un défaut majeur : elle est fondamentalement contre-nature. Sur le plan diplomatique, Berlin n'est qu'une option régionale pour Paris : sa diplomatie demeure centrée sur sa *Mitteleuropa*, son armée, majoritairement territoriale. Sur le plan politique, l'Allemagne demeure foncièrement anti-nucléaire (sauf ses élites pour une mission sous tutelle américaine), neutraliste (acceptant paradoxalement la tutelle de l'OTAN) et pacifiste (pour les missions de son armée). Sur le plan militaire, sa doctrine, atlantiste d'abord, européenne ensuite, lui fait embrasser des conceptions stratégiques dépassées. Son armée reste parlementaire, territoriale et inutile. Sur le plan industriel, derrière des affichages de coopération, Berlin privilégie les champions nationaux : les cas des missiles, de l'espace, des secteurs blindé (Rheinmetall versus KNDS) et du naval le disent sans appel.

L'entente cordiale avec Londres, ou alliance de revers plus que complémentaire, offre à Paris un partenaire de rang égal : membre permanent du conseil de sécurité, puissance nucléaire, diplomatie mondiale, tradition d'intervention militaire. Le Royaume-Uni et la France constituent à eux seuls les piliers de la défense de l'Europe : 60 % des achats de défense, 85 % de la R&T, 40 % de l'industrie de défense ; si Londres pèse sur le plan budgétaire plus que Paris, Paris pèse plus que Londres sur le plan capacitaire. La relation a produit de belles réalisations : la force combinée d'intervention, bientôt opérationnelle, le nucléaire et les missiles de frappe dans la profondeur. Cette coopération, utile sur le plan opérationnel, a un mérite : elle respecte la souveraineté de chacun de ses partenaires sans arrogance ni hégémonie au contraire de l'alliance allemande toujours irritante.

Pour autant, ces outils de souveraineté forgés en commun manquent aujourd'hui cruellement de direction politique. Ni Londres, occupé à son *brexit*, ni Paris, tout à Berlin, ne semblent d'humeur à fêter la décennie de succès ni à l'approfondir autrement. Le report de la revue stratégique à Londres et l'entrée en période électorale à Paris ne faciliteront pas le sursaut nécessaire. C'est pourtant une faute majeure que de laisser filer ainsi ce capital, que Londres ne trouvera jamais à Washington ni Paris à Berlin.

Enfin et surtout, la France a les moyens d'une politique mondiale, celle des mains libres : si le gaullisme a une leçon à donner encore à la France, c'est bien cet élargissement de l'horizon français rendu possible après la fortification du pré-carré, non plus par des ceintures de fer de Vauban, mais par la dissuasion. Continentale, la France a aussi une vocation mondiale ; son espace géopolitique, plus vaste que la *Mitropa* allemande et aussi important que le *Commonwealth* britannique, composé de la deuxième ZEE au monde, prolongé par ses alliances (scellées par des ventes d'armes), lui donne un accès immédiat aux axes stratégiques (de l'Atlantique au Golfe en passant par la Méditerranée) et économique (les points-clés de transit au monde : détroits d'Asie, Golfe de Guinée, canal de Mozambique). Cette stratégie nécessite un modèle d'armée indépendant, performant et complet. Seul le sous-financement en empêche aujourd'hui la réalisation. Ce n'est pas une question de moyens financiers mais d'allocation des priorités : un modèle d'armée aux retombées diplomatiques mais aussi industrielles majeures pèse politiquement moins qu'un modèle social à bout de souffle ou une transition écologique qui se traduit pourtant par un désastre environnemental majeur (les éoliennes).

Beaumarchais s'accusait du mal bien français de « faire de petites chansons sur les grandes affaires, et de grandes dissertations sur les petites ». Cette incapacité française à voir les vrais enjeux et à leur allouer de vrais moyens a été le moteur de toutes les catastrophes nationales passées : 2022, année électorale majeure, sera-t-elle enfin celle où les « petites chansons » cesseront au profit « des grandes affaires » ? C'est le vœu final que formule l'auteur de cette chronique. ●●

« L'entente cordiale avec Londres, ou alliance de revers plus que complémentaire, offre à Paris un partenaire de rang égal : membre permanent du conseil de sécurité, puissance nucléaire, diplomatie mondiale, tradition d'intervention militaire. Le Royaume-Uni et la France constituent à eux seuls les piliers de la défense de l'Europe. »

¹ Mon plaisir en Histoire, Gallimard, NRF, 1969, chapitre XI.

Galileo : quand le rêve politique se heurte à la réalité économique



Antoine Gelain, Managing Director, Parangon European Partners, Corporate Strategy Advisors in the Aerospace & Defence Industry.
agelain@parangonpartners.eu

« Un compromis sur Galileo enverrait un signal fort que les deux parties restent alignées et continueront à coopérer. Inversement, une sortie complète des britanniques de Galileo ouvrirait un « gap » sécuritaire qui prendra des années à combler, sans certitude d'issue satisfaisant. »

Parmi les points durs des négociations en cours entre le Royaume Uni et l'Union Européenne, celui concernant le programme Galileo, le système européen de navigation par satellite (GNSS), est révélateur des risques que le Brexit représente non seulement pour le secteur spatial britannique mais également pour la sécurité nationale.

Le Royaume-Uni, qui est impliqué dans le projet depuis ses débuts via la fourniture des charges utiles, du segment sol et de logiciels de sécurité, souhaite rester dans le programme malgré le Brexit, tandis que l'UE fait valoir que le Royaume-Uni devrait avoir un accès réduit au système, en particulier à sa partie classifiée appelée PRS (Public Regulated Service), qui est essentielle à la sécurité des États membres.

En réponse, le gouvernement britannique avait officiellement lancé en 2018 une étude sur le développement d'un système GNSS autonome, dont le budget total est estimé à 5 mds£. Malgré le soutien du Premier Ministre, de nombreuses voix s'élèvent maintenant au sein de la majorité parlementaire pour que ce projet soit abandonné, avec deux alternatives possibles : négocier coûte que coûte un accord avec l'UE sur l'utilisation de Galileo à des fins sécuritaires, ou développer un autre type de système, beaucoup moins cher qu'une constellation satellitaire globale, mais offrant une autonomie relative au Royaume-Uni en matière de navigation sécurisée. L'idée a notamment été émise d'un système calqué sur les programmes IRNSS indien et QZSS japonais, beaucoup moins onéreux, voire de se reposer sur le programme de télécommunication satellitaire militaire existant Skynet 6 en y adjoignant une capacité de navigation.

De fait, le lancement du projet initial a été officiellement retardé de six mois en mars dernier, laissant l'industrie spatiale britannique dans les limbes au moment où celle-ci a plus que jamais besoin d'assurances quant à sa direction future. Quelles leçons pouvons-nous tirer de ce malheureux état de fait ? Tout d'abord, il est sidérant qu'un pays comme le Royaume-Uni puisse prendre une décision politique aussi radicale que celle de quitter l'UE et espérer qu'elle n'ait pas de conséquences industrielles ou financières. Dans ce cas particulier, il s'agit au bas mot d'un investissement supplémentaire de plusieurs milliards de livres. Le pays peut-il se le permettre ? Probablement pas, compte tenu des énormes besoins budgétaires dans d'autres

domaines considérés aujourd'hui comme prioritaires tels que le système de santé et l'éducation.

En outre, il est probable qu'un accord puisse être conclu avec l'UE sur le modèle de ceux déjà en place avec la Norvège et la Suisse, deux pays qui ne sont pas des États membres mais qui ont accès aux services Galileo, dont PRS, sa partie sécurisée. Certes, pour le Royaume-Uni, ce type d'accord serait considéré comme insuffisant du fait du rôle majeur que l'industrie spatiale britannique a joué dans le développement de certaines parties sensibles du système, mais cet argument est toutefois relativement faible si l'on se souvient que la partie la plus critique des satellites Galileo -les horloges atomiques- sont conçues et fabriquées en Suisse, un pays non-membre de l'UE.

Un compromis sur Galileo ?

Par ailleurs, ce dossier met également en évidence le caractère éminemment stratégique de Galileo, et plus généralement des systèmes GNSS comme principale source de données sécurisées en matière de « Positionnement, Navigation et Timing » (PNT), données essentielles au bon fonctionnement des infrastructures critiques du pays telles que les réseaux informatiques, les services d'urgence, les communications (notamment la 5G demain) et les transactions financières, ainsi qu'aux opérations des forces armées. Aussi, le débat actuel autour d'un système GNSS britannique va bien au-delà des enjeux économiques et industriels. Il s'agit pour le Royaume-Uni de décider quel type de relation le pays souhaite maintenir avec l'Europe en matière de sécurité.

Un compromis sur Galileo enverrait un signal fort que les deux parties restent alignées et continueront à coopérer. Inversement, une sortie complète des britanniques de Galileo ouvrirait un « gap » sécuritaire qui prendra des années à combler, sans certitude d'issue satisfaisante. En final, Galileo est le symbole d'un pays et -en l'occurrence- d'un secteur spatial à la croisée des chemins : à la recherche de sa destinée, déchiré entre la reconnaissance pragmatique que son avenir est inextricablement lié à celui de l'Europe et un désir viscéral de voler de ses propres ailes. Pour autant, le rêve politique devra bien un jour se réconcilier avec la réalité économique. ○●

Dix ans après, les fondements de Lancaster House sont inchangés

A l'heure où la crise du Covid-19 et le Brexit encouragent les réflexes de repli national en Europe, la défense doit rester un modèle d'entente et de coopération entre Paris et Londres, cimenté par plus d'un siècle d'engagements militaires côte à côte. Les constats qui ont conduit la France et le Royaume-Uni à se rapprocher il y a dix ans par le traité de Lancaster House restent les mêmes. Les deux pays sont des puissances nucléaires membres permanents du Conseil de sécurité et membres de l'OTAN, capables d'intervenir librement en toute souveraineté avec leurs armées lorsque leur sécurité internationale est compromise.

Dans le domaine des missiles qui est celui de MBDA, la coopération est un succès manifeste grâce à une volonté politique sans cesse renouvelée, une bonne compréhension des intérêts économiques du partenariat et un dialogue constant pour apporter les réponses appropriées aux besoins des armées. La France et le Royaume-Uni ont montré, *against all odds*, que souveraineté pouvait rimer avec interdépendance choisie. Ce succès a été rendu possible par la création d'un champion industriel de taille mondiale, MBDA. Nous n'avons pas seulement réussi des programmes en coopération. Nous sommes parvenus à consolider une base industrielle intégrée grâce à l'Accord intergouvernemental de 2015, qui a donné naissance à des Centres d'Excellence franco-britanniques. « One MBDA » est un exemple unique et essentiel de rationalisation d'une filière industrielle européenne de défense. Portée par des programmes structurants (SCALP, Meteor, ANL/Sea Venom), l'intégration de la filière a aussi été permise par la volonté de pérenniser le partenariat bilatéral. Alors que la coopération n'a cessé de décroître dans la R&T de défense en Europe, la France et le Royaume-Uni ont tenu le cap depuis dix ans avec un programme bilatéral ambitieux, Complex Weapons ITP, véritable catalyseur de l'innovation technologique pour l'ensemble des acteurs de la filière missiles franco-britannique (universités, PME, ETI).

Sans l'impulsion donnée par cette dynamique franco-britannique, MBDA ne serait pas aujourd'hui cet acteur majeur associant l'Italie, l'Allemagne et l'Espagne, capable de concurrencer les plus grands missiliers mondiaux à l'exportation, concentrant les meilleures compétences et disposant de la taille critique et d'une gamme complète de produits.

La France et le Royaume-Uni doivent profiter du 10^{ème} anniversaire du traité de Lancaster House

pour renouveler leurs vœux. Nous avons fait beaucoup de chemin, mais l'intégration peut et doit être poussée encore plus loin, car la filière missiles offre le meilleur tremplin pour un effort conjoint en faveur d'une autonomie stratégique renforcée.

Le premier défi est de rester compétitif car nous ne jouons pas à armes égales face à des concurrents ayant un marché captif gigantesque ou bénéficiant de soutiens étatiques massifs. La pression était déjà forte ; elle va s'intensifier encore en raison de la crise économique provoquée par la Covid-19. Ce constat nous convainc de la nécessité de renforcer notre intégration et de mieux anticiper ensemble les futures ruptures technologiques pour préparer le plus en amont possible les nouveaux programmes. Cela passera par une évolution de notre modèle industriel : j'ai fait des propositions en ce sens aux gouvernements français et britannique.

Le deuxième défi est de continuer à apporter aux armées les solutions les plus appropriées. Il faut commencer à développer dès aujourd'hui les missiles dont les armées auront besoin à l'horizon 2030. Le domaine des missiles connaît des évolutions technologiques notables : intelligence artificielle, systèmes autonomes, furtivité, vitesses hypersoniques, etc. Les armées ont besoin d'être pleinement protégées tout en ayant les moyens de pénétrer les défenses adverses, qui évoluent elles aussi.

L'offre de missiles de MBDA est performante ; elle doit le rester. Le lancement de nouveaux programmes est le meilleur moyen de conforter notre avance technologique. C'est en particulier le cas avec le futur missile de croisière et anti-navires FMAN-FMC / FCASW qui remplacera la génération actuelle des SCALP, Harpoon et Exocet. Ce programme contribuera à pousser plus loin l'intégration industrielle tout en renouvelant le portefeuille de missiles en adéquation avec les attentes de nos clients nationaux et internationaux.

Le dixième anniversaire cette année du traité de Lancaster House est l'occasion pour la France et le Royaume-Uni de réaffirmer leur relation unique dans la défense au moment où le multilatéralisme est remis en question partout dans le monde. La patiente intégration depuis vingt ans de la filière missiles des deux pays a consolidé le socle sur lequel relancer une dynamique de convergence que MBDA est prêt à accompagner avec une feuille de route ambitieuse. ○●



Éric Béranger,
CEO de MBDA

« La France et le Royaume-Uni ont montré, *against all odds*, que souveraineté pouvait rimer avec interdépendance choisie. »

Federico Santopinto (*) : « La France ne sera jamais l'interlocuteur privilégié du R-U en matière stratégique »



***Chercheur au GRIP, spécialiste des questions d'intégration européenne dans le domaine de la défense**

« La pandémie sera présentée comme la seule cause de la récession Britannique. Grâce au Covid-19, Boris Johnson et son Brexit pourront échapper au jugement de l'histoire. »

Comment va évoluer la relation franco-britannique post Brexit ?

La relation post-Brexit entre la France et le R-U dépendra de comment évoluera la défense européenne. La France se tournera vers les Britanniques si la défense européenne ne va pas dans le sens qu'elle souhaite. Paris peut donc se placer entre Londres et Berlin et jouer sur les deux tableaux. Elle l'a d'ailleurs déjà fait pendant les négociations au sujet du divorce, lorsqu'elle s'est montrée le pays de l'UE le plus intransigeant vis-à-vis des Britanniques, tout en tendant la main aux Britanniques hors de l'Union, notamment à travers des initiatives comme l'Initiative européenne d'intervention, mais aussi la proposition de créer un Conseil européen de sécurité (avec Londres à bord). Si Paris peut jouer sur deux tableaux, il y a néanmoins une chose que les élites politico-militaires françaises doivent comprendre. La France ne sera jamais l'interlocuteur privilégié du R-U en matière stratégique, malgré ce que Lancaster House pouvait laisser croire. Londres entretient une relation privilégiée avec Washington et, éventuellement, avec les autres pays anglo-saxons des « Five Eyes » (Australie, Canada, Nouvelle Zélande, R-U et USA). Mais pas avec Paris. Les Britanniques ne regarderont jamais les Français comme ils regardent leurs anciens colons, qu'ils considèrent presque comme une part d'eux-mêmes. Pour les Britanniques, la France aura toujours un rôle secondaire par rapport à celui des Etats-Unis. Paris ne fait pas partie de son cercle intime anglo-saxon. Toutefois, cela ne signifie pas que Boris Johnson va se mettre en position de demandeur vis-à-vis de la France. Son approche aux négociations post-Brexit, que ce soit avec l'UE ou avec les Etats membres individuellement, est radicalement différente de celle qu'avait Térésa May. Térésa May se présentait en Europe en position de demandeur. Elle voulait garder son pays arrimé le plus possible au continent et à l'UE. Ainsi, ses interlocuteurs européens pouvaient donner le « la » des négociations. Boris Johnson a une attitude complètement différente. Il joue la carte du Brexit dur et snobe l'Europe. Sa philosophie est simple : s'il parvient à des accords intéressants et approfondis avec ses partenaires du continent tant mieux, sinon tant pis. Est-ce qu'il bluff ? Je n'en n'ai pas l'impression. En tout cas la crise du Covid-19 est du pain béni pour lui. Brexit ou pas Brexit, désormais toute l'Europe subira une dure récession économique. Ce qui veut dire que la pandémie sera présentée comme

la seule cause de la récession Britannique. Grâce au Covid-19, Boris Johnson et son Brexit pourront échapper au jugement de l'histoire.

Le tropisme américain de Boris Johnson peut-il nuire aux relations Paris et Londres ? Pourquoi tant de haine vis-à-vis de l'UE ?

La relation entre Paris et Londres a toujours été limitée par le tropisme des Britanniques pour les Américains, bien au-delà de Trump ou Johnson. Il suffit de le voir dans la question des catapultes sur les nouveaux porte-avions Britanniques. Pourquoi tant de haine vis-à-vis du projet européen ? Je ne parlerai pas de haine vis-à-vis de l'UE, mais de divergences stratégiques fondamentales ... ce qui pourrait être bien pire ... En quittant l'UE, en effet, le R-U a fait évaporer du jour au lendemain l'un des aboutissements les plus importants de l'intégration européenne : celui de lier les intérêts, et donc les destins, des uns à celui des autres. Jusqu'en 1951, le succès d'une nation européenne était souvent réalisé aux dépens de l'autre. L'intégration européenne a inversé cette dynamique perverse, mais dès que les Britanniques sont sortis de l'UE, on s'est retrouvé à nouveau dans cette configuration négative. Il faut en effet avoir le courage de dire les choses clairement. L'éventuel succès du Brexit (et donc du R-U) ferait le malheur de l'UE et vice-versa, le succès de l'UE serait un malheur pour le Brexit et pour la classe politique qui l'a promu. Voilà donc que l'Europe se retrouve dans cette odieuse logique, selon laquelle le bonheur de l'un fait le malheur de l'autre. C'est triste et, à long terme, cela pourrait même être dangereux.

Londres et Paris sont très attachées à leur souveraineté, est-ce conciliable avec l'idée d'une défense européenne ?

Londres et Paris ne pourront pas conserver leur souveraineté, ni seules, ni à deux, comme d'ailleurs la crise de Suez en 1957 l'avait déjà démontré. Ensemble, français et britanniques n'arrivent même pas à la moitié des dépenses militaires chinoises. Rationnellement, on pourrait supposer qu'avec la crise économique et budgétaire qui s'annonce, la position de la France au sujet de la souveraineté pourrait évoluer lentement. Si, avant la pandémie, la défense européenne était déjà une nécessité, elle le sera encore plus après, avec la crise économique et budgétaire qui s'annonce. Mais la souveraineté est une affaire de cœur et les questions de cœur peuvent aveugler... ○●

La semaine boursière au 15/06/2020

Aerospace	Defence	Europe	Curr.	Price	Mkt cap.	YTD	1 week
Airbus Group			EUR	67	52 493	-48,7%	-17,3%
BAE Systems			GBP	5,0	16 231	-10,6%	-1,9%
Cobham			GBP				
Dassault Aviation			EUR	848	7 080	-27,5%	-9,9%
Figear Aero			EUR	4,28	136	-54,0%	-4,3%
Latecoere			EUR	2,29	217	-40,6%	-6,9%
Leonardo Finmeccanica			EUR	6,2	3 582	-40,7%	-12,5%
LISI			EUR	18,9	1 025	-37,0%	-7,6%
Meggitt			GBP	2,9	2 264	-55,8%	-18,7%
MTU Aero			EUR	155,9	8 278	-38,8%	-12,6%
QinetiQ			GBP	2,9	1 652	-18,7%	-7,7%
Rheinmetall AG			EUR	73	3 164	-29,1%	-9,7%
Rolls Royce			GBP	3,28	6 324	-52,1%	-8,0%
Saab			SEK	221,5	30 090	-29,4%	-15,3%
Safran			EUR	89,8	35 986	-34,7%	-11,9%
Senior			GBP	0,8	338	-53,4%	-11,5%
Thales			EUR	70,6	15 041	-23,7%	-9,5%
Ultra Electronics			GBP	19,9	1 416	-5,7%	-5,8%
Average						-35,3%	-10,1%

Aerospace	Defence	U.S.	Curr.	Price	Mkt cap.	YTD	1 week
Boeing			USD	189,51	106 945	-41,8%	-7,7%
Bombardier			CAD	0,5	1 311	-73,1%	10,6%
CAE			CAD	24,3	6 441	-29,5%	-6,4%
Crane Co.			USD	55,0	3 190	-36,3%	-16,5%
Ducommun Inc.			USD	36	423	-28,2%	-8,9%
General Dynamics			USD	149	42 800	-15,4%	-8,0%
Honeywell			USD	145	101 424	-18,4%	-10,4%
Lockheed Martin			USD	382	107 090	-1,9%	-7,0%
Moog Inc. Cl A			USD	55	1 815	-35,7%	-18,0%
Northrop Grumman			USD	318	52 958	-7,6%	-7,1%
Parker Hannifin Corp.			USD	180	23 126	-12,5%	-7,8%
Raytheon			USD				
Triumph Group Inc.			USD	11	566	-56,8%	-2,4%
United Technologies			USD	65,4	99 119	-26,0%	-9,3%
Average						-29,5%	-7,6%

Air Transport	Europe	Curr.	Price	Mkt cap.	YTD	1 week
Aéroports de Paris		EUR	99,0	9 792,2	-43,8%	-10,4%
Air France-KLM		EUR	4,8	2 069,0	-51,4%	-13,3%
Amadeus		EUR	48,4	21 804,2	-33,5%	-9,7%
Easyjet		GBP	8,05	3 197,5	-43,5%	-9,7%
Finnair		EUR	1,1	1 480,0	-3,0%	26,0%
Fraport		EUR	43,0	3 976,2	-43,3%	-12,5%
International Airlines Group (IAG)		EUR	3,1	6 101,2	-57,5%	-16,5%
Lufthansa		EUR	10,5	5 006,7	-36,2%	-3,7%
Ryanair		EUR	11,1	12 048,3	-24,4%	-14,5%
SAS		SEK	8,8	3 361,0	-42,5%	-19,4%
Turk Hava		TRY	12,8	17 608,8	-11,8%	0,3%
Average					-35,5%	-7,6%

Air Transport	U.S.	Curr.	Price	Mkt cap.	YTD	1 week
Alaska Air		USD	38,5	4 715,9	-43,2%	-9,9%
American Airlines Group		USD	16,7	7 079,3	-41,6%	-10,0%
Delta		USD	30,4	19 407,9	-48,0%	-10,9%
FedEx		USD	132,7	34 673,1	-12,2%	-6,7%
JetBlue		USD	12,2	3 295,8	-34,7%	-10,7%
Southwest		USD	35,9	21 141,3	-33,5%	-6,1%
UPS		USD	101,5	87 493,7	-13,3%	-4,8%
Average					-32,4%	-8,4%

Source : Oddo-BHF

- Le conglomérat industriel japonais **Mitsubishi Heavy Industries (MHI)** a officialisé ce lundi la suspension du développement de son modèle d'avion régional SpaceJet M100, destiné au marché américain. A la place, sa filiale aéronautique Mitsubishi Aircraft Corporation va se concentrer sur l'obtention de la certification pour son autre modèle de SpaceJet, le M90, dont le développement est plus avancé et qui vise d'autres marchés que les Etats-Unis. Mitsubishi Aircraft a déjà fermé fin mai la quasi totalité de ses sites en Amérique du Nord, où il employait environ 700 personnes. Selon les médias nippons, les effectifs mondiaux de Mitsubishi Aircraft, qui comptait jusqu'à récemment environ 2 500 salariés, devraient être divisés par deux au total. MHI a aussi annoncé le départ du directeur du développement de Mitsubishi Aircraft, le Britannique Alex Bellamy.

- **L'excédent commercial dégagé par la France sur les matériels de guerre** a atteint le « *solde positif record de 8,5 milliards d'euros* » en 2019, en hausse d'un tiers par rapport à l'année précédente, selon le ministère des Armées. Avec 11,3 milliards d'euros de matériels livrés à l'étranger (+33,7%) et pour 2,7 milliards importés (+34,1%), le secteur français de l'armement a été en 2019 « *une des principales sources d'atténuation du déficit commercial de la France* » qui s'est élevé à 58,9 milliards, affirme l'Observatoire économique de la défense dans son bulletin mensuel. Il est précédé par l'industrie aéronautique civile (29,6 milliards d'euros d'excédent commercial), le secteur agroalimentaire (13,2 milliards) et le secteur manufacturier du parfum et cosmétique (12,5 milliards). Les prises de commandes de l'industrie d'armement française, dévoilées début juin dans un rapport au Parlement, sont elles en retrait de 8,6 % en 2019, à 8,3 milliards d'euros. En termes de livraisons, les exportations ont été tirées par les « *avions et autres véhicules aériens* » qui représentent un quart du montant total des exportations, à 2,8 milliards d'euros (+24,4%). Les importations sont de leur côté essentiellement du fait des « *avions et autres matériels aériens* », (51 % du total, à 1,4 milliard d'euros) -La France a notamment acquis des drones supplémentaires Reaper aux Etats-Unis- et des armes et munitions (400 millions).

- Le groupe suisse de services aéroportuaires **Swissport International** va déclarer en faillite deux de ses filiales belges opérant à l'aéroport de Bruxelles, **Swissport Belgium SA/NV** et **Swissport Belgium Cleaning**, menaçant potentiellement près de 1 500 postes. Ces deux faillites ne touchent pas les activités de fret du groupe suisse dans les aéroports de Bruxelles et de Liège qui fonctionnent en tant qu'unités juridiquement séparées. Le groupe suisse, filiale du conglomérat chinois **HNA**, a vu ses revenus s'effondrer de 80 %. Présent dans 300 aéroports dans le monde, son activité commence tout juste à redémarrer.

- La Commission européenne a autorisé mercredi l'Etat portugais à sauver la compagnie aérienne **TAP Air Portugal** grâce à un prêt pouvant atteindre 1,2 milliard d'euros, qui sera assorti d'un plan de restructuration. Cette aide doit permettre à la TAP de « *faire face à ses besoins de trésorerie et ouvrir la voie à sa restructuration afin de garantir sa viabilité à long terme* », a déclaré la vice-présidente exécutive de la Commission, Margrethe Vestager, citée dans un communiqué. « *Sans intervention publique, la TAP ferait faillite* », a souligné le ministre portugais aux Infrastructures, Pedro Nuno Santos. Le montant d'un milliard d'euros devrait suffire aux besoins de la compagnie d'ici la fin de l'année.

Airbus commandes nettes au 31.05.2020

Années	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
A220-100									0	3	0
A220-300									135	60	42
A319	34	23	47	7	12	-1	5	7	24	-6	47
A320	331	1.219	528	638	979	578	379	567	380	192	69
A321	51	109	163	519	330	319	223	480	137	468	141
A330	62	85	61	69	154	140	83	21	27	89	-4
A350	63	-31	27	230	-32	-3	41	36	40	32	4
A380	32	19	9	42	13	2	-	-2	4	-70	0
Total	573	1.421	836	1.503	1.456	1.036	731	1109	747	768	299

Airbus livraisons au 31.05.2020

Années	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
A220-100									4	25	3
A220-300									16	23	7
A319	51	47	38	38	34	24	4	10	8	10	1
A320	297	306	332	352	306	282	319	345	417	430	80
A321	51	66	83	102	150	184	222	203	201	206	45
A330	87	87	101	108	108	103	66	67	49	53	5
A350	-	-	-	-	1	14	49	78	93	112	19
A380	18	26	30	25	30	27	28	15	12	8	0
Total	506	534	586	626	629	635	688	718	800	863	160

Source : **AeroDefenseNews** avec Airbus

Boeing commandes nettes au 30.04.2020

Années	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
737	486	551	1.124	1.046	1.104	588	550	745	675	-183	-521
747	-1	-1	1	12	-	2	17	-2	18	-	-4
767	3	42	22	2	4	49	26	15	40	26	2
777	46	200	68	113	283	58	17	60	51	-4	-15
787	-4	13	-12	182	41	71	58	94	109	74	22
Total	530	805	1.203	1.355	1.432	768	668	912	893	-87	-516

Boeing livraisons au 31.05.2020

Années	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
737	376	372	415	440	485	495	490	529	580	127	7
747	0	9	31	24	19	18	9	14	6	7	-
767	12	20	26	21	6	16	13	10	27	43	11
777	74	73	83	98	99	98	99	74	48	45	9
787	-	3	46	65	114	135	137	136	145	158	33
Total	462	477	601	648	723	762	748	763	806	380	60

Source : **AeroDefenseNews** avec Boeing

Lancements Ariane 5 2020

Vols	Lanceur	Satellites	Dates
VA251	Ariane 5 ECA	GSAT-30/ Eutelsat Konnect Africa	16 janvier
VA252	Ariane 5 ECA	JCSAT-17/GEO KOMPSAT 2B	18 février
VA253	Ariane 5 ECA	Intelsat/BSAT-4B	20 juillet

Lancements Soyuz 2020

Vols	Lanceur	Satellites	Dates
VS ST-27	Soyuz-Fregat	ONEWEB-Baïkonour	7 février
VS ST-28	Soyuz-Fregat	ONEWEB-Baïkonour	21 mars
VS	Soyuz-Fregat	Falcon Eye 2	

Prochains lancements Vega 2020

Vols	Lanceur	Satellites	Dates
VV16	VEGA	4 sat optiques (Airbus)	2020
	VEGA	SEOSat/Taranis	2020
	VEGA	NAOS (OHB)	2022
	VEGA	BIOMASS (ESA)	2022
	VEGA	SSMS	Juin 2020

Lancements SpaceX 2019

Lanceur	Satellites	Dates
Falcon 9	Starlink	7 janvier
Falcon 9	Starlink	29 janvier
Falcon 9	Starlink	16 février
Falcon 9	Starlink	18 mars
Falcon 9	SAOCOM-1B	Mars
Falcon 9	Starlink	22 avril
Falcon 9	Crew Dragon Demo	30 mai
Falcon 9	Starlink	4 juin
Falcon 9	Starlink	13 juin

Arianespace - Chiffres clés

Carnet de commandes d'Arianespace

Les satellites GTO Ariane 5 :

Arsat 3, BSAT-4B, Comsat-NG 1, Comsat NG-2, Eutelsat Quantum, Galaxy-30, GlobalXPress-5, Intelsat 37, Ovszon-3, MTG-1 1, MTG-S 1, SES-17, Embratel StarOneD 2, Metops-SG A1 et AB (plus 1 option), ONEWEB, ViaSat-3 et 5 satellites Eutelsat, MEASAT-3d, GSAT-20, Syracuse (x2), Konnect VHTS
4 satellites Galileo (2020/2021, Ariane 6/Soyuz)

La lettre AeroDefenseNews est une publication bimensuelle
 Directeur de la publication - Rédacteur en chef : Bruno Lancesseur
 E-mail : aerodefensenews@gmail.com
 Société editrice :
 AeroDefenseNews SASU au capital de 16 500 euros
 RCS : 510581473
 Siège social : 17 rue du Colonel Moll - 75017 Paris, France
 Tél. : +33 09 67 18 60 08 - Abonnements : 09 67 18 60 08
 Prix de l'abonnement annuel : 1 300 € HT
 (TVA 2,10 % : 1 327,30 € TTC)
 Maquette et Impression : AMAKOM
 11 rue du Panorama - 95370 Montigny lès Cormeilles
 Tél. : 01 30 40 92 77
 Commission paritaire : 0122T90159 - ISSN : 2103-3587



Les articles de cette newsletter sont protégés par le droit d'auteur

Avant d'en faire des copies dans le cadre de votre activité professionnelle, assurez-vous qu'un contrat d'autorisation a été signé avec le CFC

www.cfcopies.com



Centre Français d'exploitation du droit de Copie