



Cher lecteur, Intéressé par un article en particulier ? Cliquez directement dans le sommaire sur l'article et vous serez envoyé automatiquement vers la page dédiée à cet article. Afin de revenir vers le sommaire cliquez sur « Retour au sommaire » mentionné à la fin de chaque article.

## SOMMAIRE

<b>GEOPOLITIQUES</b> .....	<b>2</b>
1- Zone euros et crise migratoire : périlleuses tractations entre Emmanuel Macron et Angela Merkel (IRIS, le point de vue de Rémi Bourgeot) .....	2
2- Le plan mystère de Washington discuté lors d'une tournée au Moyen-Orient (L'Orient le Jour, Juliette Rech) .....	3
3- Donald Trump et les migrants : les raisons du jusqu'au-boutisme (The conversation, Jean-Eric Branaa) .....	4
<b>DEFENSES</b> .....	<b>6</b>
1- Le Mirage 2000N prend sa retraite après 30 ans passés au service de la dissuasion nucléaire (OPEX 360, Laurent Lagneau) .....	6
2- Loi de programmation militaire : les armées veulent la LPM, rien que la LPM, toute la LPM (la Tribune, Michel Cabirol) .....	7
3- Pour la première fois, un A400M français achemine directement un hélicoptère d'attaque Tigre au Mali (OPEX 360, Laurent Lagneau) .....	8
<b>ECONOMIES</b> .....	<b>10</b>
1- Acier : l'UE riposte aux Etats-Unis – une guerre commerciale mondiale débute (Challenges, avec AFP) .....	10
2- L'impact de l'évolution démographique sur les dépenses publiques, moins pire qu'ailleurs (Le Nouvel économiste, François Ecalte) .....	11
3- Les trois défis majeurs du futur avion de combat européen (La Tribune, Michel Cabirol) .....	12

## GEOPOLITIQUES

### 1- Zone euros et crise migratoire : périlleuses tractations entre Emmanuel Macron et Angela Merkel (IRIS, le point de vue de Rémi Bourgeot)

*Avant le Conseil européen des 28 et 29 juin, Angela Merkel et Emmanuel Macron se sont réunis mardi dernier à Berlin. Dans un contexte d'incertitude et de crise politique interne, la Chancelière a donné son accord pour la création d'un budget d'investissement commun de la zone euro. Sur la question migratoire, problématique au cœur des tensions au sein de l'Union européenne, les deux dirigeants ont tenté de recadrer les négociations afin de faire face aux mouvements populistes et de partager le fardeau entre États membres. Est-ce un nouveau départ pour le couple franco-allemand en tant que fer de lance d'une Union européenne plus unifiée ? Pour nous éclairer sur la situation, le point de vue de Rémi Bourgeot, chercheur associé à l'IRIS.*

#### **Quels étaient les enjeux politiques de la rencontre entre Angela Merkel et Emmanuel Macron ? Que doit-on en retenir ?**

Ce sommet franco-allemand s'est concentré sur la question de l'intégration institutionnelle de la zone euro et sur celle de la crise migratoire. Bien que les deux sujets ne soient pas directement liés, on a pu voir une logique complexe à l'œuvre entre Emmanuel Macron et Angela Merkel qui dépendent l'un de l'autre sur ces dossiers difficiles. Le président de la République est notamment inquiet de l'avenir de la réforme de la zone euro qu'il porte malgré les importantes réticences allemandes, tandis que la Chancelière tente de préserver sa fragile coalition gouvernementale dans le contexte d'une remise en cause brutale de sa politique migratoire, qui l'oblige à engager un tournant européen nécessitant le soutien français. Sur la question de la zone euro, Angela Merkel s'en est tenue à la position élaborée par Wolfgang Schäuble au cours de la campagne présidentielle française en réponse aux propositions de réforme d'Emmanuel Macron. L'idée de transferts accrus, notamment sous la forme d'un budget d'investissement commun conséquent, reste taboue en Allemagne, et Angela Merkel ne bénéficie pas d'un mandat suffisant pour mettre en œuvre une réforme aussi controversée. Elle a néanmoins confirmé la concession qu'elle indique depuis l'émergence de ce débat avec la France, à savoir la constitution d'un budget d'investissement modeste. Aucun montant n'a été concrètement évoqué à l'issue de la rencontre de cette semaine. Alors qu'Emmanuel Macron a, à de nombreuses reprises, évoqué plusieurs points de PIB annuels (soit plusieurs centaines de milliards d'euros), Angela Merkel rejette cet ordre de grandeur et semble davantage penser à une dizaine de milliards d'euros. Elle a réaffirmé ces réserves avec insistance ces derniers jours dans la presse allemande en espérant désamorcer une polémique sur la question des transferts budgétaires qui n'a pour autant pas manqué de naître au sein même de la coalition. En ce qui concerne l'union bancaire, l'idée cruciale d'une garantie commune des dépôts bancaires a été exclue tandis qu'il est confirmé que le fonds consacré aux faillites bancaires (financé par le secteur lui-même) pourra recevoir un soutien, limité, du Mécanisme européen de stabilité. En ce qui concerne le soutien aux États membres en difficulté, les principes actuels sont pour l'essentiel confirmés, reposant sur l'idée d'un soutien conditionné à une surveillance européenne et la mise en place de programmes d'austérité procycliques. Toutefois, il est prévu, en plus de la possibilité de lignes de crédit préventives, d'apporter un soutien financier pour aider les États en difficulté à faire face aux coûts d'indemnisation du chômage en temps de crise ; soutien qui devra néanmoins être remboursé par la suite. La mise en avant d'une position commune franco-allemande se fait donc essentiellement sur la base de la position allemande et

des réticences qui la caractérisent. Cette position s'est confirmée en particulier dans le contexte de la crise politique allemande, avec l'envolée électorale de l'extrême droite. Le rejet de l'intégration de la zone euro est un des principaux sujets de l'AFD, en plus de la ligne identitaire-révisionniste du parti qui s'est affirmée ces trois dernières années. Le faible budget de la zone euro devrait être mis en place à partir de 2021 pour une période de sept ans ; ce qui permettra par là même aux opposants à l'intégration de la zone euro en Allemagne, aux Pays-Bas et en Finlande en particulier de tenter de geler le débat pendant près d'une décennie. L'affichage d'un accord pour une avancée qualifiée d'historique par certains commentateurs français permet de défendre l'hypothèse d'un couple franco-allemand présenté comme opérationnel et qui s'accorderait sur les principes fondamentaux en vue d'un parachèvement futur de l'union monétaire. La modestie du résultat des prochaines semaines sera alors probablement attribuée à la difficulté de fédérer l'ensemble des pays membres de la zone euro. L'idée d'un noyau franco-allemand soudé permettra d'avancer l'idée d'un mouvement d'intégration en marche progressive, alors même que les divergences de vues quant à la gestion de la zone restent pour l'heure inconciliables.

***Retrouvez l'intégralité de l'article avec ce lien :***

<http://www.iris-france.org/115110-zone-euro-et-crise-migratoire-perilleuses-tractations-entre-emmanuel-macron-et-angela-merkel/>

Ce site est répertorié dans la rubrique THINKTANKS

de la "Communauté Défense et Sécurité" d'ESPRITSURCOUF.fr

*[Retour au sommaire](#)*

## **2- Le plan mystère de Washington discuté lors d'une tournée au Moyen-Orient (L'Orient le Jour, Juliette Rech)**

**Jared Kushner et Jason Greenblatt font le tour des capitales arabes pour exposer leur « plan de paix ultime ».** L'équipe de négociateurs pour un plan de paix entre Israéliens et Palestiniens de l'administration Trump semble passée en « mode écoute ». Jared Kushner, conseiller de la Maison-Blanche et gendre du président américain, et Jason Greenblatt, émissaire de l'administration américaine pour le Moyen-Orient, voyagent, consultent et prennent note. Mardi à Amman, auprès du roi Abdallah, mercredi à la cour des Saoud avec le prince héritier Mohammad ben Salmane, et hier au Caire, où les deux responsables ont rencontré le président égyptien Abdel Fattah el-Sissi. L'objet de la tournée est d'entretenir les dirigeants arabes dits « modérés » des termes de l'« ultime deal » entre Israéliens et Palestiniens, auquel Donald Trump affirme présider. Les deux émissaires font aujourd'hui escale à Jérusalem, avant de conclure leur circuit au Qatar. Mais ils ont beau s'activer en enchaînant les correspondances d'une capitale arabe à une autre, l'idée selon laquelle l'accord du siècle est à portée de main ne prend pas. L'équipe de paix américaine a donné peu d'indices sur la stratégie qu'elle compte présenter et le plan détaillé est déjà « en cours de finalisation » depuis un bon moment déjà. Aucune date butoir n'est, en outre, fixée pour sa divulgation. Plusieurs médias israéliens l'avaient annoncé pour immédiatement après l'ouverture des nouveaux bureaux de l'ambassade américaine à Jérusalem, le 14 mai dernier. Interrogé sur ce point juste avant l'inauguration de l'ambassade, le Premier ministre israélien Benjamin Netanyahu répondait néanmoins « ne pas avoir vu » ledit plan. « Cela fait deux ans que l'on parle de ce plan. Le temps qui passe crée un climat délétère de méfiance dans la région car beaucoup de rumeurs courent, y compris le fait que les Saoudiens seraient prêts à laisser Jérusalem aux Israéliens », commente pour L'Orient-Le Jour Elisabeth Marteu, spécialiste du

conflit israélo-palestinien à l'International Institute for Strategic Studies. « D'un point de vue objectif, l'administration n'a rien à proposer. Le processus est en outre incroyable, dans la mesure où les Palestiniens ne font même pas partie des négociations. Un accord de paix israélo-palestinien ne pourra pas être signé entre Tel-Aviv, Washington et Riyad. Pourtant, Trump et Kushner sont persuadés d'avoir quelque chose entre les mains », poursuit la chercheuse. Aujourd'hui, Jason Greenblatt et Jared Kushner seront en Israël. Aucun rendez-vous n'est programmé avec l'Autorité palestinienne, qui boycotte une administration américaine ostensiblement pro-israélienne, et refusent de s'entretenir avec des personnalités que le bureau politique du Likoud aurait pu nommer lui-même. Washington n'a tout de même pas exclu de publier son plan de paix sans participation palestinienne.

### **Mépris pour les Palestiniens**

Cette volonté de négocier en aparté avec les Israéliens réside dans « le profond mépris que Donald Trump voue aux Palestiniens », souligne Mme Marteu. « Il n'y a que les intérêts d'Israël, de l'Égypte et des partenaires stratégiques du Golfe qui comptent. Trump est sincère dans sa conviction qu'il tient quelque chose. Il est sincère dans sa stratégie qui consiste à écraser les Palestiniens. » Le but affiché de l'administration Trump est de faire accepter aux Palestiniens des propositions plus « raisonnables » que celles offertes par l'ancien Premier ministre israélien Ehud Barak en 2000 et son successeur après Ariel Sharon, Ehud Olmert en 2008. Toujours avec l'hypothèse que l'Autorité palestinienne porte l'entière responsabilité de l'échec du processus de paix.

*Retrouvez l'intégralité de l'article avec ce lien :*

<https://www.orientlejour.com/article/1122122/le-plan-de-paix-mystere-de-washington-discute-lors-d-une-tournee-au-moyen-orient.html>

*Retour au sommaire*

### **3- Donald Trump et les migrants : les raisons du jusqu'au-boutisme (The conversation, Jean-Eric Branaa)**

L'affaire est partie des réseaux sociaux et a choqué toute la planète : une vidéo a été partagée des centaines de milliers de fois et on y entend des cris d'enfants qui sont enfermés dans une cage. Qui aurait pu imaginer que cela se passerait aux États-Unis, au XXI<sup>e</sup> siècle, et qu'il s'agissait là du résultat d'une politique officielle, voulue par le gouvernement et totalement assumée ? La colère a alors bien souvent pris le pas sur la surprise et l'effroi, poussant finalement le Président à reculer.

#### **Argument de campagne**

Le monde entier sait pourtant que la question de l'immigration est centrale dans le dispositif Trump : ce dernier s'est fait élire sur une seule question, celle de la construction d'un mur à la frontière sud des États-Unis, celle qui sépare le pays du Mexique. Même si aujourd'hui beaucoup de ses partisans parlent d'un programme effectivement mis en œuvre, et de promesses qui le sont tout autant, ils étaient en réalité très peu à avoir retenu bien plus que cet argument de campagne, davantage martelé qu'une rengaine à la mode. Ayant accédé à la fonction suprême, Donald Trump a frappé fort et vite : le « Muslim ban » a laissé en plein désarroi des familles qui débarquaient dans les aéroports américains et découvraient la mise en place de cette mesure... qui n'existait pas lorsqu'ils avaient embarqué dans leur avion quelques heures plus tôt. La protestation fut immédiate et planétaire. A l'époque, déjà, ce fut la situation des enfants qui émut, rendant incompréhensible une politique brutale, appliquée sans aucun égard pour les individus. Bien en peine de détailler son programme, Donald Trump commença alors à épouser

**Revue de presse d'Espritsurcouf n° 65**



celui de l'aile la plus conservatrice du Parti républicain. La nomination de personnalités controversées à de très hauts postes a inquiété : Flynn, Bannon, Miller, Gorka... Autant de noms qui sont tous synonymes d'une certaine idée de l'Amérique, insistant sur les valeurs chrétiennes, mises en danger, d'après ces responsables, par la montée de l'islam. La politique migratoire de Trump est guidée par cette idée. L'interdiction de territoire, l'arrêt du programme en faveur des réfugiés, puis l'abrogation de la loterie ou encore la mise en place d'un autre type de contrôle des visas afin de favoriser une immigration « choisie » : tout cela n'est pas sans rappeler les programmes de Theodore Roosevelt du début du XXème siècle, puis les lois sur la mise en place des quotas de 1921 et de 1924.

## **Politique extrême**

Ce qui frappe dans l'attitude de Donald Trump, c'est sa capacité à résister à la pression, malgré la vigueur de la protestation. Il a bien entendu dévié dans les sondages dès février et a jeté dans le rue des milliers de manifestants. Mais jusqu'à son revirement du 20 juin, il considérait être sur la bonne voie, estimant que la fermeté paye en matière d'immigration : que cela envoyait un message fort aux pays étrangers, aux éventuels candidats à la migration, qui y réfléchissent désormais à deux fois, et à ses électeurs, qui ne regrettent pas leur vote, et peuvent penser avoir enfin trouvé quelqu'un qui reste droit dans ses bottes et sur les positions pour lesquelles ils l'ont envoyé à la Maison Blanche. Certains ont cru y voir un assentiment à leur cause et, dès l'été 2017, des débordements se sont produits, lors de manifestation de nationalistes blancs. On a bien cru, à ce moment-là, que le Parti républicain allait se retourner contre le Président : mais les hommes politiques ne sont pas tous courageux. Or ceux qui se sont dressés dans la critique ont tous pris la porte depuis. Les autres se sont rangés comme un seul homme derrière Trump et n'entendent plus faire entendre une seule voix discordante. Les électeurs eux-mêmes leur rappellent qu'il est là parce que c'est leur choix, et ils entendent imposer cette volonté à tous les élus : les primaires ont montré que ceux qui n'étaient pas d'accord étaient sanctionnés.

## **Un héritage du passé**

La politique suivie par Donald Trump n'est pourtant pas surprenante, puisqu'elle n'est pas nouvelle. Tout comme pour le mur, dont il endosse désormais la paternité alors que cet ouvrage existe depuis plus de dix ans. Il a proposé de le consolider et de le faire plus haut (3 mètres de hauteur), pour remplacer ce qui n'est par endroits qu'une petite palissade... Une politique plus dure a été mise en place dès 2005 par Michael Chertoff, le deuxième ministre de la Sécurité intérieure de l'histoire américaine, sous George W. Bush. L'Amérique était alors traumatisée par l'attaque du 11 septembre 2001, et Chertoff était l'un des co-auteurs du Patriot Act. Ce responsable a alors multiplié les initiatives pour rendre, de son point de vue, son pays plus sûr, plus « étanche », moins vulnérable. L'idée de la politique de tolérance zéro a alors germé et a pris corps sous le nom d'opération « Streamline ». Son ministère a mis en place conjointement avec le ministère de la Justice un programme pour criminaliser l'entrée clandestine aux États-Unis. Concrètement, les personnes interpellées pouvaient être jetées en prison. C'est exactement le même programme que Jeff Session a annoncé vouloir remettre en vigueur lorsqu'il a été auditionné par le Sénat après sa nomination à la tête du ministère de la Justice. Il répondait d'ailleurs à une question posée par Jeff Flake, le sénateur de l'Arizona, très critique de l'action de Trump, mais qui avait lui-même été l'auteur avec John McCain d'une résolution sénatoriale soutenant cette politique de tolérance zéro. Dans les États frontaliers, on considère qu'il faut toujours faire plus pour lutter contre l'immigration clandestine.

*Retrouvez l'intégralité de l'article avec ce lien :*

<https://theconversation.com/donald-trump-et-les-migrants-les-raisons-du-jusquau-boutisme-98648>

*Retour au sommaire*

**Revue de presse d'Espritsurcouf n° 65**

## DEFENSES

### 1- Le Mirage 2000N prend sa retraite après 30 ans passés au service de la dissuasion nucléaire (OPEX 360, Laurent Lagneau)

Au début des années 1980, la dissuasion nucléaire française reposait sur trois composantes : les missiles balistiques sol-sol S-3 du plateau d'Albion, les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins [SNLE] de la classe « Le Redoutable », emportant des missiles M20 [puis M4] et les Mirage IV des Forces aériennes stratégiques [FAS], dotés de la bombe AN-22. Mais pas seulement. En effet, la Force aérienne tactique [FATAC] a également été un acteur clé de la posture de dissuasion française [tout comme l'aéronautique navale, avec les Super Étendard des flottilles 11F, 14F et 17F], l'une de ses missions prioritaires ayant été mener des attaques nucléaires contre des objectifs militaires ennemis. Pour cela, la FATAC disposait de deux types d'appareils, armés de la bombe ANT 52 [arme nucléaire tactique 52, ndlr] : le Mirage IIIE qui, en service au sein des escadrons 1/4 Dauphiné et 2/4 La Fayette, avait le défaut de ne pas être ravitaillable en vol, et le Jaguar, utilisé par les escadrons 1/7 Provence, 3/7 Languedoc et 4/7 Limousin. Pour mener à bien leur mission, les escadrons « nucléaires » de la FATAC devaient se préparer à mener des raids à très basse altitude contre des objectifs militaires, ce qui nécessitait le soutien d'autres appareils spécialisés (Jaguar dotés de brouilleurs offensifs « Boa » et de missiles antiradar « Martel », avions de reconnaissance, etc). Seulement, de par sa nature, l'ANT-52, d'une puissance nominale de 20 kilotonnes, exigeait d'être larguée selon la procédure dite LADD (Low Altitude Drop Delivery). En clair, il fallait aux avions de la FATAC s'approcher au plus près de leur(s) cible(s), ce qui, avec l'amélioration des défenses aériennes et des systèmes de contre-mesures du Pacte de Varsovie, allait devenir de plus en plus compliqué. Et cela valait aussi pour les Mirage IV des FAS. D'où le lancement, en 1978, du programme du missile de croisière Air-Sol Moyenne Portée (ASMP), dont la genèse remontait alors au début des années 1960, avec le concept du missile Gamma, développé par la « Générale Aéronautique Marcel Dassault » et MATRA [Mécanique Aviation TRAction, ndlr]. Dans le même temps, soit trois ans après l'abandon de « l'Avion de combat futur » [ACF] pour des raisons budgétaires, une « fiche programme » de l'état-major de l'armée de l'Air définissait les caractéristiques d'un appareil devant être capable de mettre en œuvre cet ASMP. À l'origine, il était question d'un avion monoplace devant s'appeler Mirage 2000 ASMP. Finalement, le choix d'un appareil biplace, doté d'un Système de navigation et d'armement (SNA, basé sur un radar de suivi de terrain et de navigation Antilope V conçu par Thomson CSF s'imposa. Et tout naturellement, il fut décidé de développer ce futur bombardier, alors désigné Mirage 2000P (P pour pénétration) à partir du Mirage 2000B, c'est à dire la version biplace du chasseur qui allait entrer en service en 1984 au sein de l'escadron 1/2 Cigognes. Le 3 février 1983, le premier des deux prototypes du Mirage 2000P [rebaptisé 2000N, N pour « nucléaire »] effectua son vol inaugural, avec Michel Porta aux commandes. Avec une structure optimisée pour le vol à basse altitude (200 pieds à la vitesse de 600 kt), cet appareil allait permettre un saut capacitair majeur, grâce à son radar Antilope V, couplé à des centrales de navigation et un calculateur de missions, ainsi qu'à ses systèmes d'autoprotection (détecteur Serval, brouilleurs et lanceurres) intégrés à sa cellule. Évidemment ravitaillable en vol, il pouvait alors emporter un missile ASMP, 2 missiles Magic 2 d'autodéfense et 2 réservoirs de 2.000 litres pour accroître son autonomie. Cependant, il fut initialement décidé de ne pas équiper le futur Mirage 2000N de canon (le Mirage 2000B en étant d'ailleurs dépourvu), ni de nacelle de désignation laser. Et cela pour une bonne raison : il n'était à l'époque pas prévu de l'utiliser pour des missions d'attaque au sol « classiques ». Le développement du Mirage 2000N ne mit pas immédiatement

**Revue de presse d'Espritsurcouf n° 65**

un terme à la mission nucléaire du Mirage IV (devenu Mirage IVP), étant donné que le missile ASMP entra en service en 1986. Il fallut donc attendre 1988 pour voir arriver les premiers des 75 exemplaires de série commandés à l'escadron 1/4 Dauphiné, où ils remplacèrent les Mirage III. Puis les escadrons 2/4 La Fayette, en 1989 et 3/4 Limousin (ex-4/7 Limousin), en 1990, reçurent ensuite leurs Mirage 2000N, dotés du missile ASMP-A. À cette occasion, ces trois unités passèrent sous l'autorité des Forces aériennes stratégiques.

**Retrouvez l'intégralité de l'article avec ce lien :**

<http://www.opex360.com/2018/06/21/mirage-2000n-prend-retraite-apres-30-ans-passes-service-de-dissuasion-nucleaire/>

*Retour au sommaire*

## **2- Loi de programmation militaire : les armées veulent la LPM, rien que la LPM, toute la LPM (la Tribune, Michel Cabirol)**

La France est "désormais sur une trajectoire de remontée en puissance" (chef d'état-major de l'armée de Terre, le général Jean-Pierre Bosser) (Crédits : Reuters) La hausse des crédits budgétaires en faveur de la défense suffit pour le moment au bonheur des armées, qui ont organisé la remontée en puissance de l'outil militaire. Mais ils seront attentifs à l'exécution de la future loi de programmation militaire (LPM). La LPM sera l'un des thèmes du Paris Air Forum qui se tiendra le 21 juin au Toit de la Grande Arche de La Défense à Paris. En plein dans le mille ! Les armées valident sans état d'âme la prochaine Loi de programmation militaire (LPM), qui couvre la période 2019-2025. Pragmatiques mais lucides, les états-majors se réjouissent d'une LPM de rattrapage après plusieurs années de vaches maigres et de renoncements. *"Pour la première fois depuis de nombreuses années, je ne participe pas à la construction d'une loi de programmation militaire de déflation"*, avait d'ailleurs relevé en février dernier à l'Assemblée nationale le chef d'état-major de l'armée de l'air, le général André Lanata. L'argent ne fait pas le bonheur mais il y contribue. C'est donc aussi le cas pour les militaires. *"Nous assistons à une inversion de tendance historique, s'était réjoui le chef d'état-major de l'armée de Terre, le général Jean-Pierre Bosser lors de son audition à l'Assemblée nationale en février dernier. Et de préciser que la France est "désormais sur une trajectoire de remontée en puissance".* Cette LPM prévoit sur une période de sept ans des crédits budgétaires à hauteur de 295 milliards d'euros, couverts de manière ferme jusqu'en 2023 (198 milliards d'euros de crédits budgétaires). Ce qui portera l'effort de défense de la France à 1,91% du PIB en 2023, puis à 2% en 2025, contre 1,78% en 2017. *"Cette LPM est bien née"*, avait pour sa part assuré à l'Assemblée nationale en février le chef d'état-major des armées, François Lecointre.

### **Une exécution à l'euro près ?**

La LPM va être adoptée par le Parlement le 27 juin à l'issue de la commission mixte paritaire (CMP), dont la première réunion est programmée ce mardi. Mais le plus dur restera à faire : son exécution à l'euro près. Ce qui est loin, très loin d'être gagnée car il faudra que la LPM échappe aux sérateurs de Bercy. C'est donc à l'issue de cette guérilla budgétaire permanente que résidera la réussite ou non de cette LPM... comme d'ailleurs de tous les budgets votés par le Parlement. Le succès de la future LPM passe déjà par la bonne exécution du budget 2018, qui doit permettre de rentrer sans boulet budgétaire - reports de charges notamment -, dans la LPM dès 2019. Et après ? *"Que puis-je souhaiter pour la loi de finances pour 2019 ? Tout simplement, qu'elle soit conforme à la LPM : la LPM, rien que la LPM, toute la LPM !"*, avait souligné l'amiral Christophe Prazuck aux députés en février. La ministre des

**Revue de presse d'Espritsurcouf n° 65**

Armées en a évidemment bien conscience après un exercice budgétaire 2017 compliqué. Cette LPM "s'inscrit pleinement dans le cadre tracé par la loi de programmation des finances publiques, qui prévoit 1,7 milliard d'euros supplémentaires par an pour la période 2019-2022", avait-elle rappelé en février à l'Assemblée nationale pour rassurer les armées. Cette LPM "donne une excellente visibilité à l'ensemble des acteurs de la communauté de défense et comme toute loi de programmation elle devra s'évaluer à l'aune des engagements qui seront confirmés loi de finance après loi de finance", avait expliqué début avril Florence Parly dans une interview accordée à La Tribune. Entre l'Hôtel de Brienne et Bercy, le match est lancé et durera jusqu'en 2025, entrecoupé d'une mi-temps en 2021 où un rendez-vous permettra de réactualiser la LPM après 2023 avec des données macroéconomiques plus fiables qu'aujourd'hui.

**Retrouvez l'intégralité de l'article avec ce lien :**

<https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/aeronautique-defense/loi-de-programmation-militaire-les-armees-veulent-la-lpm-rien-que-la-lpm-toute-la-lpm-782064.html>

*Retour au sommaire*

### **3- Pour la première fois, un A400M français achemine directement un hélicoptère d'attaque Tigre au Mali (OPEX 360, Laurent Lagneau)**

Jusqu'à présent, pour acheminer un hélicoptère d'attaque Tigre de l'Aviation légère de l'armée de Terre [ALAT] au Mali, il fallait souvent recourir à un gros porteur de type Antonov AN-124, via le contrat SALIS de l'Otan ou une procédure dite « à bons de commande ». L'appareil prenait ensuite la direction de Niamey [Niger], avant d'être convoyé vers Gao [Mali], où est basé le groupement aéromobile de la force Barkhane. En un mot, c'était à la fois compliqué et long. Depuis le 6 juin, les choses sont beaucoup (et théoriquement) plus simples. En effet, pour la première fois, un A400M Atlas de l'armée de l'Air a directement acheminé un hélicoptère Tigre au groupement tactique désert-aérocombat de la force Barkhane [GTD-A], qui, d'après l'État-major des armées [EMA] attendait cet appareil « impatientement. » « En déchargeant directement l'hélicoptère sur sa zone d'opérations l'A400M Atlas a permis au GTD-A de gagner des délais opérationnels précieux pour la force en s'affranchissant de ces nombreuses contraintes », souligne ainsi l'EMA. Cette « manœuvre » a toutefois demandé une dizaine d'heures de travail aux mécaniciens du 1er Régiment d'Hélicoptères de Combat (RHC) de Phalsbourg – envoyés à la BA 123 d'Orléans pour l'occasion – pour préparer le voyage de ce Tigre. Il leur a en effet fallu retirer ses pales, ses ailettes et sa tourelle pour permettre aux personnels de l'escadre aérienne de l'installer et surtout de l'arrimer correctement dans la soute de l'A400M. « À l'ouverture de la trappe arrière de l'A400M Atlas, les personnels du transit et les mécaniciens ont pu immédiatement entamer les manipulations nécessaires pour extraire le Tigre puis le remonter directement dans les ateliers du groupement aérocombat », explique l'EMA. Ce qui fait, là aussi, gagner du temps dans la mesure où l'appareil est prêt à participer aux opérations peu de temps après avoir été livré. « Cette opération interarmées réussie a largement démontré toute la plus-value qu'apporte l'A400M Atlas aux opérations extérieures par sa capacité à atterrir avec de fortes charges sur des pistes de tailles réduites ou sommaires en provenance directe de la métropole », s'est félicité l'EMA. Ce mode opératoire est sans doute appelé à devenir plus fréquent... sous réserve d'une amélioration notable (et pérenne) du taux de disponibilité des Atlas. L'A400M peut transporter une charge maximale de 37 tonnes (25 tonnes sur 4.500 tonnes, 17 tonnes sur 5.800 km). La masse à vide d'un hélicoptère Tigre est d'environ 3 tonnes. Cela étant, ce n'est pas la première fois qu'un Tigre de la force Barkhane



voyage à bord d'un A400M : cela a en effet été le cas en avril 2016... un appareil du 5e RHC ayant été rapatrié de Gao vers Pau.

*[Retour au sommaire](#)*

# ECONOMIES

## 1- Acier : l'UE riposte aux Etats-Unis – une guerre commerciale mondiale débute (Challenges, avec AFP)

L'Union européenne a lancé vendredi sa contre-offensive dans le conflit commercial qui l'oppose à Donald Trump en imposant des droits de douane additionnels sur des dizaines de produits américains, comme les jeans, le bourbon ou les motos. Ces nouvelles taxes, officiellement entrées en vigueur vendredi à 0H00 heure de Bruxelles (jeudi 22H00 GMT), se veulent la réponse des Européens aux taxes de 25% sur l'acier et de 10% sur l'aluminium imposées par les Etats-Unis à la plupart des pays du monde, dont certains de ses alliés. "La décision unilatérale et injustifiée des États-Unis" d'imposer ces droits de douane "ne nous laisse pas d'autre choix", a insisté cette semaine la commissaire européenne au Commerce Cecilia Malmström. "Les règles du commerce international ne peuvent être violées sans réaction de notre part", a ajouté M. Malmström, précisant que "si les Etats-Unis supprimaient leurs tarifs douaniers", les mesures européennes seraient "également supprimées". Avant l'UE, le Mexique, également concerné, avait déjà mis en place début juin des mesures de rétorsion contre Washington, tandis que le Canada compte le faire début juillet. Dans ce contexte, déjà marqué par les tensions entre la Chine et les Etats-Unis, le spectre d'une guerre commerciale mondiale commence à se dessiner. Le risque est d'autant plus grand que Donald Trump envisage aussi de taxer les automobiles étrangères -ce qui porterait tout particulièrement préjudice aux constructeurs japonais et allemands. La crainte d'une escalade dans le conflit a d'ailleurs agité jeudi les bourses européennes, qui ont fini dans le rouge. "Nous avons une guerre commerciale - et c'est une guerre commerciale qui s'intensifie ", a estimé Robert Bergqvist, économiste à la banque suédoise SEB, dans une interview à l'AFP. Pour le président de la Commission européenne Jean-Claude Juncker, la réponse européenne se veut "claire et mesurée" face à une décision américaine qui "défie toute logique".

### "Portée symbolique"

Les taxes imposées par l'UE s'appliquent sur une liste de biens fabriqués aux Etats-Unis, comme des produits agricoles (riz, maïs, tabac...), en acier, ainsi que des véhicules (motos, bateaux...) ou du textile. "Si nous avons choisi des produits comme les Harley-Davidson, le beurre de cacahuète, le bourbon, c'est parce qu'il y a des alternatives sur le marché (européen). Nous ne voulons rien faire qui puisse nuire aux consommateurs", a expliqué jeudi le vice-président de la Commission européenne Jyrki Katainen.

*Retrouvez l'intégralité de l'article avec ce lien :*

[https://www.challenges.fr/monde/europe/acier-l-ue-riposte-aux-etats-unis-une-guerre-commerciale-mondiale-debute\\_596103](https://www.challenges.fr/monde/europe/acier-l-ue-riposte-aux-etats-unis-une-guerre-commerciale-mondiale-debute_596103)

*Retour au sommaire*

## 2- L'impact de l'évolution démographique sur les dépenses publiques, moins pire qu'ailleurs (Le Nouvel économiste, François Ecalle)

Il est rare que la situation et les perspectives des finances publiques soient plus favorables en France que dans les autres pays européens. Une publication récente de la Commission européenne montre que c'est le cas s'agissant de l'impact du vieillissement de la population sur les dépenses publiques à long terme. Les projections de la Commission s'appuient sur les perspectives démographiques à l'horizon de 2070 établies par Eurostat en lien avec les instituts statistiques nationaux. Elles reposent également sur des hypothèses économiques (taux de participation et d'emploi, gains de productivité...) validées par un comité rassemblant les représentants des ministères de l'Économie des États membres.

### Moindre augmentation du taux de dépendance en France

Le taux de dépendance démographique (rapport entre la population de plus de 65 ans et la population de 15 à 64 ans) passerait de 30 % en 2016 à 52 % en 2070 dans l'Union européenne. Grâce notamment à leurs taux de fécondité, c'est en Suède et en France qu'il augmenterait le moins (de 30 à 45 % en France). Les dépenses publiques de retraite seraient dans l'Union européenne à peu près au même niveau en 2070 qu'en 2016 (11,0 % du PIB). La France figure parmi les trois pays où elles baisseraient le plus (de 15,0 à 11,8 % du PIB). Elles passeraient de 10,1 à 12,5 % du PIB en Allemagne. Les dépenses publiques associées à la dépendance augmenteraient dans tous les pays tout en restant à un niveau (environ 3,0 % du PIB en 2070) limité au regard de celui des dépenses de retraite et santé. Elles sont toutefois partout difficiles à mesurer et les comparaisons internationales sont très fragiles.

“Les dépenses publiques de retraite seraient dans l'Union européenne à peu près au même niveau en 2070 qu'en 2016 (11,0 % du PIB). La France figure parmi les trois pays où elles baisseraient le plus”

Les dépenses publiques de santé passeraient de 6,8 % du PIB en 2016 à 7,7 % en 2070 dans l'Union européenne. Elles augmenteraient moins en France (de 7,9 à 8,3 % du PIB) et plus au Royaume-Uni (de 7,9 à 9,4 %). Dans l'ensemble de l'Union européenne et dans la plupart des pays, les dépenses publiques d'éducation varieraient peu à l'horizon de 2070 par rapport à 2016 (4,5 % du PIB en moyenne). En France, elles diminueraient de 4,8 % du PIB en 2016 à 4,4 % en 2070. Le total des dépenses publiques dépendantes des évolutions démographiques augmenterait de 25,0 % du PIB en 2016 à 26,6 % en 2070 dans l'Union européenne. La France figure parmi les trois pays où ce total diminuerait le plus (de 31,0 à 28,0 %). Il augmenterait d'environ 4 points de PIB en Allemagne et au Royaume-Uni et diminuerait d'environ 0,3 point de PIB en Italie et en Espagne. Ces éléments de prospective sont favorables à la France, mais les facteurs qui pourraient conduire à une situation plus dégradée en 2070 sont très nombreux. Ces travaux ne doivent donc pas nous dissuader de réduire les dépenses publiques à un horizon plus proche.

*[Retour au sommaire](#)*

### 3- Les trois défis majeurs du futur avion de combat européen (La Tribune, Michel Cabirol)

#### Le pari du SCAF ou de la vassalité aux Etats-Unis ?

Volonté politique sans faille, maîtrise d'œuvre industrielle forte et innovations technologiques seront les trois défis du programme SCAF. Le système de combat aérien du futur sera l'un des thèmes du Paris Air Forum qui se tiendra le 21 juin au Toit de la Grande Arche de La Défense à Paris. Pour pouvoir décoller dans le ciel du Vieux-Continent à l'horizon 2035, le futur avion de combat européen va devoir "traiter" trois énormes défis : se battre pour voler aux côtés du F-35, trouver le bon équilibre entre l'Allemagne et la France en matière de coopérations industrielles (Dassault Aviation et Airbus) et de convergences des besoins et, enfin, réussir, non pas seulement un programme d'avion de combat mais un système de systèmes (avions de combat pilotés, drones, futurs missiles de croisière et autres armements, moyens spatiaux, système de commandement et de contrôle, de renseignement...). Angela Merkel et Emmanuel Macron, qui se retrouvent ce mardi au nord de Berlin, devraient solidifier les fondations de ce programme ayant vocation à succéder au Rafale et à l'Eurofighter à l'horizon 2040. Car les trois défis requièrent une volonté politique de Paris et de Berlin sans faille sur le long terme, y compris sur le plan budgétaire, et une assurance de cocher toutes les cases dans le domaine de l'innovation technologique pour gagner in fine le pari de la performance de ce programme majeur pour le souveraineté de la France. Car jusqu'à sa mise en service, ce projet va être semé de traquenards, de mines et autres joyeusetés pour le torpiller. Car les Etats-Unis n'en veulent surtout pas. Ils seront aidés par des pays européens au mieux indifférents, au pire, adversaires du programme, en étant instrumentalisés et/ou pilotés par Washington et Lockheed Martin. La guerre a déjà commencé depuis longtemps.

#### Le pari du SCAF ou de la vassalité aux Etats-Unis ?

Cinq pays membres de l'Union européenne (Norvège, Danemark, Pays-Bas, Royaume-Uni, Italie) ont déjà embarqué les yeux fermés sur le F-35... Deux autres pays - la Belgique, au cœur de l'Europe, et la Finlande -, qui ont récemment lancé des appels d'offres, hésitent encore malgré les dérives technologiques et financières du programme de Lockheed Martin. Sans oublier la Suisse, qui a le choix entre trois avions de combats européens (Eurofighter, Gripen et Rafale) et deux américains F/A-18 Hornet et F-35). Source de nombreux conflits entre le Pentagone et Lockheed Martin, le F-35 est l'un des programmes militaires les plus chers de l'histoire, avec un coût estimé au total à près de 400 milliards de dollars. Mais jusqu'ici cela n'a pas fait reculer les pays européens. D'autant qu'en général, entre l'Europe de la défense et la défense de l'Europe par les Etats-Unis, la plupart des pays du Vieux-Continent ont depuis longtemps choisi Washington. Seuls six pays européens ne volent pas avec des appareils américains : Allemagne et Autriche (Eurofighter), France (Rafale), Hongrie, République Tchèque et Suède (Gripen). Pour le chef d'état-major de l'armée de l'air le général André Lanata, le choix du F-35 par des partenaires est une "préoccupation" car "le F-35 va constituer rapidement un standard de référence dans les armées de l'air mondiales, pas uniquement aux États-Unis mais aussi chez nos principaux partenaires", a-t-il expliqué en juillet 2017. "Le F-35, qui ne peut être associé qu'à d'autres F-35 aujourd'hui, constitue un système fermé, une sorte de norme à lui tout seul, a-t-il confirmé en février dernier à l'Assemblée nationale. Ce n'est pas satisfaisant, car il n'est pas logique de devoir acheter des F-35 pour travailler en pleine association et avec efficacité avec ces avions". Pour tuer le projet SCAF (Système de combat aérien du futur) et, au-delà, l'industrie aéronautique militaire européenne, Washington a ciblé l'Allemagne, et plus précisément l'armée de l'air allemande très tentée par le F-35. Les Etats-Unis ont mis dans la balance la mission nucléaire de l'Allemagne dans le cadre de l'OTAN. Jusqu'ici les Tornado allemands peuvent mettre en œuvre la bombe B61. Séduite, la Luftwaffe a effectué plusieurs

allers-retours aux Etats-Unis pour forcer le verrou politique allemand. Le chef d'état-major de la force aérienne allemande, le général Karl Müllner, n'avait pas caché en novembre dernier, sa préférence pour le F-35A en vue de remplacer les vieux Tornado. *"Si les Allemands achètent le F-35, nous sommes mal partis pour la coopération future*, avait estimé en février dernier à l'Assemblée nationale le Délégué général pour l'armement Joël Barre. *Si nous essayons d'impulser cette coopération européenne, il faut que nos partenaires nous suivent* ». Jusqu'ici Berlin n'a pas cédé. Angel Merkel a même donné son feu vert pour lancer en franco-allemand le projet SCAF sous maîtrise d'œuvre française. Et Karl Müllner a été poussé à prendre sa retraite fin mai.

### **Quel industriel aux commandes du SCAF ?**

Pour réussir ce projet de très grande envergure, Airbus et Dassault Aviation sont condamnés à s'entendre. La France a pris le manche du SCAF en contrepartie du leadership allemand sur le drone Male européen et le futur char de combat (MGCS). *"Quand il y a coopération (industrielle), les nations doivent décider, il y a toujours une nation leader (...) pour le SCAF ce sera la France"*, a confirmé en mai la ministre allemande de la Défense, Ursula Von der Leyen. Le ministère des Armées a pour sa part précisé que *"l'idée est de construire un programme en capitalisant sur les compétences existantes"*. Dassault Aviation devrait logiquement et légitimement prendre la maîtrise d'œuvre de ce programme, majeur pour l'Europe. Mais déjà, chez Airbus, certains estiment que *"le leadership étatique n'implique pas nécessairement un leadership industriel, surtout lorsqu'un industriel franco-allemand (Airbus) est de la partie"*. Cette contestation du leadership de Dassault Aviation sera-t-il le ver dans le fruit... L'approche de système de systèmes, fondée sur la mise en réseau de plateformes, pourrait toutefois contribuer à accélérer la consolidation d'une base industrielle et technologique de défense (BITD) européenne de l'aéronautique de combat. L'industrie française doit assumer un rôle central dans ce mouvement au regard des investissements consentis depuis de plus de 60 ans.

### **A quoi ressemblera ce futur système de systèmes ?**

Le SCAF a pour objet faire fonctionner en réseau les systèmes le constituant : avions, drones de combat, moyens spatiaux futurs, missiles de croisière et autres armements, système de commandement et de contrôle, de renseignement. Le système aérien du futur devra être *"un système de systèmes, avec différentes plateformes en réseau : Il n'y aura plus un avion mais une patrouille mixte avec des avions, des drones - de combat ou de reconnaissance - , des missiles hypervéloces et quelque part un AWACS ou le successeur de l'AWACS"*, explique-t-on à la DGA. Ainsi ce système complet ne pourra fonctionner que s'il partage complètement toutes les informations et s'il est capable de mettre en place un véritable combat collaboratif. Ce système pourra décider en fonction de la menace ou de l'évolution de la situation quelle plateforme va attaquer (drone, missile) et celle qui reste en arrière. La guerre du futur consistera plus à une bataille *"d'un réseau face à un réseau"*, précise-t-on à la DGA.

***Retrouvez l'intégralité de l'article avec ce lien :***

<https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/aeronautique-defense/les-trois-defis-majeurs-du-futur-avion-de-combat-europeen-782225.html>

*Retour au sommaire*