

Congrès AFSP 2009

Section thématique 21

Les politiques de défense : une redéfinition des contours régaliens de l'Etat ?

Axe 2

Philippe Garraud (CNRS-CRAPE -IEP Rennes)
philippe.garraud@sciencespo-rennes.fr

Un siècle de transformations du périmètre de l'Etat dans les fabrications d'armements : une comparaison intersectorielle

Entre monopole d'Etat présumé, structurel ou conjoncturel (nationalisations de 1936-1937 et 1982-1987), mythologie des « marchands de canons »¹ et « complexe militaro-industriel »², les industries d'armement font l'objet de représentations diverses et parfois contradictoires du rôle de l'Etat. Dans quelle mesure les fabrications d'armement constituent-elles une prérogative traditionnelle de l'Etat « régalien » ? Quelles évolutions marquantes peut-on observer sur le long terme en ce domaine³ ? Peut-on observer une privatisation et un européanisation croissante des industries d'armement ? Quels sont les enjeux de ces différents phénomènes en termes de souveraineté de d'indépendance nationale ?

On se propose ici d'étudier de manière empirique mais comparée les politiques d'armement et leurs structures industrielles en France sous l'angle des transformations du rapport public/privé des fabrications dans les trois armes (Terre, Marine, Air) tout au long du XX^e siècle⁴. En privilégiant une temporalité longue, il apparaît en effet, d'une part, que leurs modes d'organisation sont sensiblement différents d'un secteur à l'autre mais aussi, d'autre part, qu'ils ont évolué dans le temps de manière également différente selon les armes.

Tendent ainsi à se dessiner des trajectoires sectorielles spécifiques, relativement complexes, dont la convergence n'est que très partielle, ce qui remet en cause toute généralisation hâtive quant à l'existence d'un modèle unique. Les différents secteurs de

¹ Moine (Jean-Marie), « La mythologie des "marchands de canons" pendant l'entre-deux-guerres », dans Pestre (Dominique), *Deux siècles d'histoire de l'armement en France. De Gribeauval à la force de frappe*, CNRS Editions, 2005, p. 333-381. Ainsi par exemple et contrairement à une légende largement répandue, le célèbre canon de 75 modèle 1897, en service jusque dans les années 1940, n'a nullement été conçu et fabriqué par Schneider mais par les Ateliers d'Etat.

² Marion (Pierre), *Le pouvoir sans visage. Le complexe militaro-industriel*, Calmann-Lévy, 1990. En dépit d'un emploi fréquent cette notion appellerait bien des réserves, à commencer par un haut degré de généralité mais aussi le fait qu'elle s'inscrit dans une perspective corporatisme privilégiant l'unité des intérêts considérés au détriment de leur pluralité. Or il existe trois armées différentes mais aussi de nombreuses armes ou spécialités différentes ayant des intérêts souvent divergents voire rivaux.

³ Le champ d'étude étant déjà très large, on ne traitera pas du rôle central joué par la Délégation générale pour l'armement (DGA) dans le pilotage des politiques d'armement. Voir à ce propos : Joana (Jean), « Armée et industrie de défense : cousinage nécessaire et liaisons incestueuses », *Pouvoirs*, n° 125, 2008, p. 43-54.

⁴ Sur les différentes dimensions politique, économique et industrielle et technique sur la longue durée, voir de manière générale: Doise (Jean) et Vaïsse (Maurice), *Diplomatie et outil militaire, 1871-1991*, Le Seuil, Réédition Points-Histoire, 1992 ; Chesnais (François) et Serfati (Claude), *L'armement en France : genèse, ampleur et coût d'une industrie*, Nathan, 1992 ; Collet (André), *Histoire de l'armement depuis 1945*, PUF, 1993. Et pour leur analyse sociologique : Irondele (Bastien) et Joana (Jean), « Etat de l'art sur la sociologie des politiques d'armement : les approches anglo-saxonnes », dans Genieys (William), dir., *Le choix des armes. Théories, acteurs et politiques*, CNRS Editions, 2005, p. 19-82.

l'armement sont des constructions historiques relativement singulières et d'une complexité croissante, sans nécessairement « plan » ou stratégie d'ensemble de la part de l'Etat sur le long terme (et donc de théorisation possible).

Tout d'abord, c'est le monopole d'Etat qui caractérise le secteur des armements terrestres sur le long terme, dans la mesure où il n'a connu une organisation duale public/privé que temporairement (1914-1940). D'autre part, la construction navale militaire a eu une autre évolution, passant d'une répartition des commandes entre arsenaux d'Etat et chantiers privés au monopole d'Etat puis partiellement privatisé depuis peu. Par ailleurs, la construction aéronautique militaire, industrie privée initialement puis quasi totalement nationalisée en 1936 avant de connaître une phase de transition conduisant à son organisation duale et spécialisée actuelle, présente encore une évolution différente. Enfin, le secteur le plus récent des missiles s'est développé sous la forme initiale d'un duopole puis d'un bref monopole national public/privé qui ont noué des coopérations européennes bilatérales avant de faire l'objet d'une intégration européenne prononcée et rapide. Les degrés d'européanisation paraissent également très variables d'un secteur à l'autre, d'une intégration très forte et plus ou moins précoce à son absence.

A ces activités de construction et de fabrication de matériels à proprement parler, il convient d'ajouter pour les trois premiers secteurs les activités de « maintien en condition opérationnelle » (MCO) qui prennent dans la marine la forme lourde des IPER (indisponibilités périodiques pour entretien et réparations). Elles sont en fort développement pour tout un ensemble de raisons : sophistication technologique croissante des matériels ; durée de vie longue et nécessité de leur modernisation ; mais aussi, de manière moins positive, usure prématurée et vieillissement de certains matériels, du fait d'un usage intensif, à la source de taux d'indisponibilités souvent élevés⁵.

Les armements terrestres : un monopole d'Etat temporairement interrompu

Historiquement, le secteur des industries d'armements terrestres s'est structuré sous la forme d'un monopole d'Etat ancien et toujours actuel. Son organisation duale public/privé n'a été que temporaire. Il se caractérise encore aujourd'hui par l'absence de toute intégration et même simple coopération européenne.

Du monopole traditionnel au duopole temporaire (1914-1940)

En France, la fabrication des armements terrestres a été historiquement et jusqu'à la veille de la Première Guerre mondiale un monopole d'Etat (manufactures d'armes successivement royales, nationales, impériales puis d'Etat de Chatellerauld, Saint-Etienne et Tulle ; ateliers de construction de Puteaux, Bourges, Tarbes, etc). Il ne cède le pas à une organisation duale que de 1914 à 1940 pour une raison qui est d'abord conjoncturelle. La quasi absence d'artillerie lourde moderne⁶ oblige dans l'urgence à faire appel de 1914 à 1918 aux industriels privés dont les ventes étaient jusqu'ici limitées à l'exportation : Schneider au Creusot et les Forges et ateliers de la marine et d'Homecourt (FAMH) à Saint-Chamond, appellation plus

⁵ Voir à ce sujet : Assemblée nationale, Commission de la Défense nationale et des forces armées, *Rapport d'information sur l'entretien des matériels des armées* (présenté par Gilbert Meyer, député), n° 328, octobre 2002 ; Cour des Comptes, *Le maintien en condition opérationnelle*, Rapport au Président de la République suivi de la réponse du ministre de la Défense, décembre 2004 (ces deux documents sont disponibles sur Internet).

⁶ Goya (Michel), *La chair et l'acier. L'armée française et l'invention de la guerre moderne*, Tallandier, 2004.

courante, pour l'essentiel, qui produiront plusieurs milliers de pièces d'artillerie au cours de la guerre⁷.

Mais cette mutation est aussi structurelle du fait de l'émergence croissante d'un pôle de constructions mécaniques privées liée au développement rapide de la motorisation (Renault, Latil, Berliet, Panhard, etc) et des chars (Schneider, Saint-Chamond, Renault) au cours même de la guerre⁸ et qui entraîne une division des tâches entre l'Etat, fabriquant de canons, de mitrailleuses et de fusils essentiellement, incapables de construire de tels matériels faute de savoir-faire et d'expertise, et les industriels privés.

Les nationalisations de 1936-1937 sont très partielles et limitées dans la mesure où elles ne concernent qu'un nombre très réduit de sites spécialisés : ateliers d'artillerie Schneider du Havre et du Creusot, usines Brandt (mortiers) et Hotchkiss (canons antichars), atelier de montage des chars de Renault qui donne naissance à l'AMX (Ateliers d'Issy-les-Moulineaux où était localisé le site initial)⁹. Elles ne modifient pas sensiblement la division des tâches instauré au cours de la Première Guerre mondiale dans la mesure où les constructeurs de chars, de véhicules blindés et de transport (chars Renault, Hotchkiss, Somua et FCM ; automitrailleuses Panhard ; transports de troupes et tracteurs Laffly, Lorraine-De Dietrich , Citroën, etc) ne sont pas touchés en dépit des commandes très importantes passées¹⁰. L'Etat réaffirme son monopole dans la fabrication des matériels d'artillerie mais laisse les constructions mécaniques aux entreprises privées, chars inclus.

La reconstitution du monopole jusqu'à aujourd'hui

Après la Seconde Guerre mondiale qui entraîne conjoncturellement une dépendance totale à l'égard des matériels américains, les constructeurs privés abandonnent toutes activités militaires significatives et se reconvertissent dans des productions civiles. Depuis 1950 et sous des appellations successives diverses (AMX, Groupement industriel des armements terrestres ou GIAT, Giat Industries, avant d'adopter la marque Nexter en 2007), la fabrication d'armements terrestres (chars, engins blindés, canons d'artillerie, véhicules de combat et transport de troupes, fusils) est redevenue un quasi monopole d'Etat.

Ces entreprises ont assuré la construction des nombreux et différents matériels de l'armée de Terre depuis cette date : chars AMX 13 et dérivés, AMX 30¹¹, AMX 10RC et Leclerc ; canons tractés ou automoteurs de 155 sur chassis d'AMX 30 et mortiers ; transports de troupes blindés chenillés AMX 10P et à roues VAB (véhicules de l'avant blindé) ; canons d'artillerie Caesar (camions équipés d'un système d'artillerie) et VBCI (véhicules blindés de combat d'infanterie) aujourd'hui qui constituent les seuls matériels en cours de production actuellement.

Des années 1950 à aujourd'hui, Panhard constitue la seule exception notable à ce monopole d'Etat. Constructeur automobile, il se spécialise parallèlement dès l'entre-deux-

⁷ Beaud (Claude), « Les Schneider, marchands de canons (1870-1914) », *Histoire, économie et société*, vol. 14, n° 1, 1995, p. 107-131 ; D'Angio (Agnès), *Schneider et Cie et la naissance de l'ingénierie. Des pratiques internes à l'aventure internationale 1836-1949*, CNRS Editions, 2000 ; Porte (Rémy), *La mobilisation industrielle : « premier front » de la Grande Guerre ?*, 14-18 Editions, 2005..

⁸ Carlier (Claude) et Pedroncini (Guy), *L'émergence des armes nouvelles. 1914-1918*, Economica, 1997.

⁹ Jacomet (Robert), *L'armement de la France, 1936-1939*, Editions Lajeunesse, 1945.

¹⁰ Garraud (Philippe), « La politique française de réarmement de 1936 à 1940 : priorités et contraintes », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 219, mai-juillet 2005, p. 87-102 ; « La politique française de réarmement de 1936 à 1940 : une production tardive mais massive », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 220, octobre-décembre 2005, p. 97-113.

¹¹ Les chars AMX 13 et 30 et leurs nombreux dérivés ont été construits à près de 10 000 exemplaires, dont une grande partie pour l'exportation qui apparaît comme une condition essentielle de l'indépendance nationale dans le domaine des fabrications d'armements.

guerres puis après-guerre dans la fabrication des blindés de reconnaissance à roues (AMD 35, EBR, AML 90 et ERC 90 Sagaie) qui constitue depuis 1967, date de cessation de son activité de construction automobile, sa seule production. Longtemps propriété de Citroën puis de PSA, la marque a été revendue en 2005 à la société privée Auverland de taille relativement modeste et produit aujourd'hui des VBL (véhicules blindés légers) et PVP (petits véhicules protégés).

Sur le long terme, c'est donc le monopole presque total qui s'impose et qui n'a été que conjoncturellement et temporairement remis en cause dans un contexte à la fois militaire, industriel et technologique particulier. Mais depuis la fin de la guerre froide, GIAT industries est confronté à une restructuration particulièrement longue et difficile, du fait tout à la fois de la baisse des budgets de défense, de la diminution des commandes, des énormes surcoûts du programme du char *Leclerc*¹² (vente à perte aux Emirats Arabes Unis), de la concurrence croissante des programmes entre les différentes armées dans un contexte de restrictions financières, mais aussi de problèmes de gestion interne liés à une forte tradition et culture d'arsenalisation¹³.

De 1991 à 2002, le montant des pertes accumulées et des recapitalisations successives par l'Etat s'est élevé respectivement à 4 et 3,12 milliards d'Euros. Son activité, son plan de charge comme le nombre de ses personnels ou de ses sites n'ont cessé de se réduire. Ses effectifs sont ainsi passés de 18 000 en 1990 à 6 700 en 2002 et à seulement 2 500 aujourd'hui¹⁴.

Par ailleurs, aucun programme de coopération européenne n'a encore été développé en ce domaine des armements terrestres, tous les projets bilatéraux ayant échoué (char franco-allemand, véhicules de combat et transport de troupes).

La construction navale militaire : de la dualité public/privé au monopole d'Etat partiellement privatisé récemment

La construction navale militaire présente une organisation et une évolution bien différentes. Pendant longtemps, en effet, elle se caractérisait par une organisation duale bien qu'asymétrique entre l'Etat et les chantiers privés qui se répartissaient les commandes de manière de plus en plus inégale, mais s'est maintenu néanmoins du début du XX^e siècle jusque dans les années 1960.

Une organisation initiale duale bien qu'inégale

Avant la Première Guerre mondiale, durant l'entre-deux-guerres et jusque dans les années 1960, les Arsenaux d'Etat (Brest, Lorient, Cherbourg) construisaient les têtes de séries et les chantiers privés, alors nombreux, les autres bâtiments.

Durant l'entre-deux-guerres qui voit le renouvellement complet de la flotte française, 189 bâtiments principaux de combat ont été construits pour un total de 516 000 tonnes (cuirassés, croiseurs, contre-torpilleurs, torpilleurs, avisos coloniaux, sous-marins). Les quatre établissements industriels d'Etat et sites (arsenaux de Brest, Lorient, Cherbourg et Toulon) ont construits 60 bâtiments (32 % seulement), il est vrai d'un tonnage important le plus

¹² Genieys (William) et Michel (Laura), « Le Leclerc ou l'invention du meilleur char du monde », dans Genieys (William), dir., *Le choix des armes. Théories, acteurs et politiques*, CNRS Editions, 2005, p. 83-113.

¹³ Voir dans cette perspective : Cohen (Elie), *La tentation hexagonale*, Fayard, 1996, et plus particulièrement le chapitre consacré à la défense, p. 385-408.

¹⁴ Assemblée nationale, Commission de la défense et des forces armées, *Rapport d'information sur la situation de Giat Industries* (présenté par Yves Fromion et Jean Diébold, députés), n° 474, décembre 2002 (ce rapport est disponible sur Internet).

souvent (24 cuirassés, croiseurs et contre-torpilleurs sur 55, soit 47 %) mais aussi 34 sous-marins (43 %) pour un tonnage de 243 250 tonnes (47,1 %). Contrairement à ce que l'on aurait pu penser, les arsenaux d'Etat n'ont donc pas construit la majeure partie des bâtiments de la marine nationale durant cette période mais seulement le tiers. Si toutefois on prend en considération le tonnage, cette tendance est cependant largement rééquilibrée, proche de la parité. Pour leur part, les 14 établissements différents de construction appartenant à 12 sociétés privées et localisés sur huit sites principaux différents¹⁵ ont construits 129 bâtiments sur un total de 189 (+ de 68 %) pour un tonnage de 274 350 tonnes (52,9 %)¹⁶.

Entre arsenaux d'Etat et sociétés privées apparaît une division des tâches et un mode d'organisation très particuliers : d'une part, la construction de certaines catégories de bâtiments est confiée de manière préférentielle ou plus systématiquement aux chantiers privés : sous-marins côtiers (31 sur 32), torpilleurs (43 sur 45), contre-torpilleurs (23 sur 32). D'autre part, les commandes des différents types et classes de bâtiments sont réparties entre les différents chantiers afin d'assurer la réalisation relativement rapide des différents programmes de construction navale, sans qu'aucune entreprise privée ne soit véritablement privilégiée ou ne dispose d'un quelconque monopole. Sur le plan géographique, le seul pôle dominant était celui de Nantes-Saint-Nazaire qui aura construit 47 bâtiments des 129 réalisés par les chantiers privés dans l'entre-deux-guerres (36,4 %) mais il était composé de quatre sociétés différentes.

Après guerre, cette organisation particulière disparaît ensuite progressivement au milieu des années 1960¹⁷ sous l'effet de deux facteurs à peu près concomitants : tout d'abord la disparition relativement rapide de la quasi totalité des chantiers privés qui connaissent un processus de fusion et de concentration avant de disparaître (à la seule exception des Chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire¹⁸) ; mais également, d'autre part, la diminution progressive du nombre des bâtiments construits et de la taille des séries de plus en plus réduites¹⁹. Le nombre des bâtiments principaux de combat est ainsi passé de plus de 200 à la fin des années 1930 à 90 dans les années 1960, 60 dans les années 1980 et seulement 46 aujourd'hui²⁰.

¹⁵ Les différents chantiers de Nantes-Saint-Nazaire (Ateliers & Chantiers de Bretagne (ACB) et Chantiers Dubigeon à Nantes ; Chantiers de Penhoët et Ateliers et Chantiers de la Loire (ACL) à Saint-Nazaire) ; Forges & Chantiers de Méditerranée (FCM) à La Seyne-sur-Mer ; Forges & Chantiers de Gironde (FCG) à Bordeaux ; Chantiers de Seine-Maritime (CSM ex-Worms) ; etc.

¹⁶ Sources : banque de données personnelle prenant en compte l'ensemble des bâtiments construits des années 1920 à aujourd'hui.

¹⁷ Les derniers bâtiments construits par un chantier privé ont été trois sous-marins de type *Daphné*, construits aux chantiers Dubigeon de Nantes et entrés en service en 1964, auxquels ont succédé jusqu'au début des années 1970 huit autres bâtiments du même type pour l'exportation (Portugal, Afrique du Sud, Pakistan).

¹⁸ Issus de la fusion des Ateliers et chantiers de la Loire et des Chantiers de Penhoët en 1955, ils sont repris par Alstom en 1976. En 2006, le groupe norvégien Aker Yards rachète 75 % des parts d'Alstom Marine avant d'être repris à son tour en 2008 par le sud-coréen STX à hauteur de 88 % ; ce qui a conduit à une prise de participation de l'Etat français de 9 % au capital de Aker Yards France qui gère le site. Jointe aux 25 % encore détenus par Alstom, elle donne à la France une minorité de blocage.

¹⁹ Par exemple, les escorteurs d'escadre, les escorteurs rapides, les avisos type A69 ont été construits à 18 exemplaires dans les années 1950-1980. Aujourd'hui, les frégates ne sont plus construites que par séries de quelques unités : deux (type *Suffren*, F70 AA et type *Horizon*) ou trois (F67 ASM), sept pour les frégates ASM type F70 *Georges Leygues*, cinq pour les frégates type *La Fayette* plus petites et plus récentes.

²⁰ Cinq bâtiments dits « de projection » pour les opérations aéronavales et amphibies (porte-avions, TCD et BPC), 16 frégates, 15 bâtiments de surveillance à la valeur militaire moindre (9 avisos A69 et 6 frégates type *Floréal*), 10 sous-marins (SNLE et SNA). Cet indicateur rudimentaire serait à pondérer en termes de charges de travail pour les entreprises par la complexité et la sophistication croissante des bâtiments et de leurs systèmes d'armes.

L'affirmation durable mais relativement récente d'un monopole d'Etat

La construction navale militaire devient alors au début des années 1970 un quasi monopole d'Etat, la Direction des constructions navales (DCN) de la Délégation générale pour l'armement (DGA) gérant les trois principaux sites historiques spécialisés : Lorient pour la construction des frégates, Cherbourg pour les sous-marins nucléaires (SNLE et SNA) et Brest pour les grands bâtiments de moins en moins nombreux : croiseurs, porte-avions (*Foch*, *Clemenceau*, *Charles-de-Gaulle*), transports de chalands de débarquement (TCD), bâtiments de projection et de commandement (BPC) ; ainsi que plusieurs autres sites secondaires spécialisés (Toulon, Indret près de Nantes, Saint-Tropez).

Pour autant, le recours au secteur privé n'a pas totalement disparu pour certains bâtiments spécifiques pouvant être construits selon des normes civiles moins coûteuses, mais il demeure marginal. Ainsi, par exemple, les Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire ont assuré au début des années 1990 la construction des six frégates de surveillance type *Floréal*, destinées à l'Outre-Mer, avant que la DCN-Lorient n'en assure seulement l'armement²¹. Il devait en être de même de la coque du deuxième et très hypothétique porte-avions (PA2), le plus grand bassin de Brest n'étant pas en mesure de l'accueillir.

Une forme actuelle originale d'intégration public/privé

La construction navale militaire a cependant connu un changement de statut récent et original qui a permis sa privatisation partielle en 2007 avec la constitution de DCNS, société de droit privé, par ouverture du capital à Thales (ex-Thomson-CSF²²) à hauteur de 25 %. Entre monopole d'Etat et dualité qui caractérisent les deux autres secteurs, la construction navale militaire présente aujourd'hui une forme d'organisation spécifique, intermédiaire en quelque sorte puisque ayant conduit à une intégration public/privé, qui trouve par ailleurs sa justification dans le rôle sans cesse croissant de l'électronique dans les systèmes d'armes.

Ce n'est que plus récemment que la coopération européenne s'est développée en ce domaine sur le plan industriel. Elle a commencé assez modestement avec le programme de chasseurs de mines tripartites (CMT), entrés en service dans les années 1980 et associant le France, la Belgique et la Hollande. Elle s'est poursuivie à la fin des années 1990 avec le programme franco-italien de construction des frégates anti-aériennes type *Horizon-Orrizonte* (deux seulement construites en France sur une série initialement prévue de quatre, non encore entrées en service) puis le programme FREMM (frégates multimissions) en coopération avec le groupe italien d'Etat Fincantieri et en tout début de réalisation²³ ; ou encore coopération industrielle franco-espagnole avec la société publique Navantia, pour la construction de sous-marins classiques *Scorpène* destinés à l'exportation.

²¹ Les BPC ont également été construits pour moitié à Saint-Nazaire avant d'être assemblés et armés à Brest.

²² L'histoire de cette société est révélatrice des restructurations progressives du secteur de l'armement mais également de l'adaptation aux évolutions technologiques. En 1966 la Compagnie française Thomson-Houston, créée à la fin du XIX^e siècle et spécialisée dans les matériels électriques, fusionne avec la Société Hotchkiss-Brandt, constituée elle-même en 1956 par le regroupement des deux industriels de l'armement terrestre d'avant-guerre, pour donner naissance à Thomson-Houston-Hotchkiss-Brandt (THHB). Cette société prend ensuite l'appellation simplifiée de Thomson-Brandt et fusionne à son tour en 1968 avec la Compagnie générale de télégraphie sans fil (CSF) spécialisée dans les radiocommunications pour constituer Thomson-CSF à l'activité très diversifiée. Les activités secondaires (téléphonie, électroménager, lampes) sont ensuite progressivement abandonnées au profit de l'électronique professionnelle et de défense dont la part est allée croissante dans tous les équipements militaires. Thomson-CSF a été nationalisée en 1982.

²³ La France devait initialement en construire 18 exemplaires, commande ramenée à 9 puis éventuellement 11 seulement en 2008 pour des raisons budgétaires (incapacité à financer tous les programmes en cours). Elles sont destinées à remplacer toutes les frégates en service actuellement à l'exception des plus récentes, les cinq type *La Fayette* et les deux frégates type *Horizon* actuellement en cours d'essais.

La construction aéronautique militaire : d'une industrie privée à une dualité public/privé spécialisée en passant par une nationalisation conjoncturelle totale

Elle présente encore une organisation et une évolution dans le temps bien différente des deux autres secteurs, beaucoup plus contrastées.

D'une structure industrielle privée éclatée à une nationalisation presque totale dictée par l'urgence et l'augmentation impérative des capacités de production

De son développement au cours de la Première Guerre mondiale à 1936-1937, les fabrications sont totalement assurées par de nombreuses entreprises privées, de taille restreinte le plus souvent. Il est vrai qu'à cette époque, les appareils comme les technologies qu'ils mobilisent sont pour le moins sommaires et le degré d'industrialisation très limité. C'est pour cette raison que, durant la guerre, la fabrication de la plus grande partie des appareils fait l'objet de marchés attribués à d'autres entreprises que celles des concepteurs (Nieuport, Voisin, Blériot, Caudron, Morane, Farman, Breguet, Spad, Salmson) qu'on ne peut pas véritablement considérer comme des industriels. Durant l'entre-deux-guerres et jusqu'en 1935, les commandes sont peu nombreuses et ne nécessitent toujours pas une industrialisation très poussée.

Les nationalisations de 1936 changent radicalement cette situation puisque la quasi-totalité des constructeurs des années 1930 sont nationalisés (Bloch, Potez, Morane-Saulnier, Dewoitine, Lioré-et-Olivier, Breguet, Farman, etc.) et leurs usines regroupées au sein de six sociétés nationales de construction aéronautique (SNCA) sur une base régionale (Nord, Ouest, Centre, Midi, Sud-Ouest et Sud-Est). Ces nationalisations s'expliquent principalement par l'incapacité des entreprises privées, du fait de leur taille réduite, à faire face aux commandes de plus en plus nombreuses qui leur sont passées par l'Etat dans un contexte qui voit le fossé se creuser en ce domaine entre la France et l'Allemagne et se développer rapidement le rééquipement et la modernisation de l'armée de l'Air²⁴.

Pour autant, les nationalisations ne sont pas synonymes d'étatisation totale dans la mesure où trois des industriels du secteur les plus dynamiques sont placés à la tête de sociétés nationalisées : Marcel Bloch (futur Dassault) à la SNCASO, Henry Potez à la SNCAN et Emile Dewoitine à la SNCAM. La défaite et l'Occupation conduisent conjonctuellement à une dépendance totale de l'armée de l'Air reconstituée à l'égard des matériels américains et dans une moindre mesure anglais.

Division des tâches et constitution d'un duopole spécialisé

L'après-guerre voit se développer une nouvelle organisation duale mais asymétrique et de plus en plus spécialisée. Les sociétés nationalisées connaissent alors un processus progressif de concentration qui permet de passer de quatre entreprises²⁵ à une seule : la SNCAC (Centre) est intégrée à la SNCAN (Nord) dès 1949, la SNCASO (Sud-Ouest) et la SNCASE (Sud-Est)

²⁴ Chadeau (Emmanuel), *L'industrie aéronautique en France 1900-1950. De Blériot à Dassault*, Fayard, 1987 ; Vivier (Thierry), *La politique aéronautique militaire de la France. Janvier 1933-septembre 1939*, L'Harmattan, 1997 ; Garraud (Philippe), « Les contraintes industrielles dans la préparation de la guerre de 1939-1940 : la modernisation inachevée de l'armée de l'Air », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 207, juillet-septembre 2002, p. 37-59.

²⁵ Faute d'activités suffisantes sous l'Occupation, la SNCAN (Ouest) et la SNCAM (Midi) disparaissent dès 1941 et sont intégrées respectivement à la SNCASO et la SNCASE.

fusionnent en 1957 pour constituer Sud-Aviation. Nord-Aviation²⁶ et Sud-Aviation fusionnent à leur tour en 1970 pour constituer la SNIAS, qui prend ensuite l'appellation d'Aérospatiale en 1978. Elle s'intègre finalement au groupe franco-allemand EADS (*European Aeronautic Defense and Space Company*) en 2000.

Elles font également l'objet d'un processus de spécialisation progressive qui conduit à l'abandon de la construction d'avions de combat²⁷ au profit des avions de ligne (*Caravelle*, *Concorde*) et de la production croissante d'hélicoptères tant civils que militaires : *Alouette II* et *III*, *Super-Frelon* (toujours en service depuis les années 1960 !), *Puma*, *Super-Puma* et dérivés, *Gazelle*, *Dauphin*, etc.

Dans le même temps, un pôle privé de construction aéronautique se reconstitue après-guerre autour d'un nombre réduit de sociétés (Dassault ex-Bloch, Breguet, Potez, Morane-Saulnier, Latécoère) qui périclitent pour la plupart d'entre elles avant de disparaître. Parallèlement, le monopole durable de Dassault s'affirme rapidement, dès les années 1950 jusqu'à aujourd'hui²⁸, dans le domaine de la construction des avions de combat : *Ouragan*, *Mystère* et *Super-Mystère* dans les années 1950, grande famille des *Mirage* (III, IV, F1 et 2000, déclinés en différentes versions et sous-versions²⁹) des années 1960 aux années 1990, *Etendard IV* et *Super-Etendard* pour l'Aéronavale également, *Rafale* aujourd'hui.

Ce monopole apparent est cependant largement tempéré par une répartition des fabrications et l'association étroite dès le début des années 1950 des entreprises publiques à la production d'éléments dont Dassault assure seul l'assemblage final. De ce fait, la contribution finale de Dassault au plan de charges total est souvent minoritaire.

Mais du fait de la transformation du contexte international, de la baisse relative des budgets de la défense depuis les années 1990, de la réduction du format de l'armée de l'Air et de la diminution des exportations, la part des activités militaires de Dassault n'a cependant cessé de se réduire au fil des années. La diminution des commandes de *Rafale*, leur étalement dans le temps et le ralentissement des cadences de fabrication (une petite dizaine d'appareils par an), comme l'absence de succès à l'exportation jusqu'à aujourd'hui fragilisent considérablement son monopole national dans le domaine de la construction des avions de combat³⁰. L'entrée de EADS France dans le capital de Dassault Aviation à hauteur de 45,76 % peut laisser envisager une intégration possible à venir.

Dans le domaine complémentaire des motorisations, deux sociétés privées exerçaient un duopole dans tout l'entre-deux-guerres mais la défaite et l'Occupation ont mis un terme à cette situation. Hispano-Suiza, société d'origine hispano-suisse (d'où son nom) était

²⁶ Dans les années 1950-1960, Nord-Aviation n'a produit en série que deux types d'avions de transport bimoteurs : le Nord 2501 *Noratlant* et le Nord 262 *Frégate*. En revanche, elle s'est engagée tôt dans la conception et la fabrication de missiles (voir infra).

²⁷ Si elles ont construit différents prototypes (Nord *Gerfaut* et *Griffon*, Sud-Est *Baroudeur* et *Durandal*, Sud-Ouest *Trident*) et pour Sud-Est construit sous licence des chasseurs anglais à la fin des années 1940 et au début des années 1950 (*Vampire* et dérivés *Mistral* et *Aquilon*), un seul appareil de combat a été produit en série durant cette période : le SO *Vautour*.

²⁸ Sous différentes appellations : en 1967 la Société des avions Marcel Dassault rachète Breguet Aviation (concepteur des avions de lutte anti-sous-marine *Alizé* et *Atlantique*), qui garde son autonomie avant de fusionner pour donner naissance à Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation (AMD-BA) en 1971. La société est partiellement nationalisée en 1982 (prise de participation de l'Etat). La nouvelle désignation de Dassault Aviation est adoptée en 1990. Carlier (Claude), *Marcel Dassault, la légende d'un siècle*, Perrin, 1992.

²⁹ Les *Mirage* III, F1 et 2000 ont été construits à plus de 2 700 exemplaires, la plupart pour l'exportation, ce qui est considérable. Là encore, l'indépendance ou l'autosuffisance nationale impose un fort volume d'exportations venant compenser l'étroitesse relative du marché national.

³⁰ Ce constat vaut pour la plupart des grands programmes récents ou actuels. Voir dans cette perspective : Assemblée nationale, Commission de la Défense nationale et des forces armées, *Rapport d'information sur les conditions d'exécution des grands programmes de défense* (présenté par Jean-Louis Bernard et Antoine Carré, députés), n° 1922, novembre 2004 (disponible sur Internet). Et plus largement : Cohen (Elie), *La tentation hexagonale*, op. cit.

spécialisée initialement dans la construction de camions et de voitures de luxe. Elle s'est implantée en France pendant la Première Guerre mondiale pour développer la fabrication de moteurs d'aviation. Elle ne reprendra que très partiellement son activité après-guerre (fabrication de réacteurs sous licence Rolls-Royce qui équiperont les premiers avions de chasse français à réaction) avant de se spécialiser dans la production d'équipements et de composants et de devenir un sous-traitant de la SNECMA qui finit par l'absorber en 1970.

L'autre constructeur de moteurs d'aviation Gnome-et-Rhône est nationalisé en 1945 pour donner naissance à la SNECMA (Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation), qui absorbera ultérieurement la SEP (Société européenne de propulsion) et Turboméca, spécialiste des turbines d'hélicoptères. Elle a le monopole de la construction de réacteurs d'avions à usage militaire (*Mirage* et *Rafale*) comme civil et a développé en ce dernier domaine une coopération étroite avec l'américain General Electric pour la motorisation des Boeing et Airbus. Après sa fusion avec la SAGEM en 2005 (Société d'applications générales électriques et mécaniques), elle fait aujourd'hui partie du groupe Safran dont l'Etat demeure actionnaire à hauteur de 30,4 % du capital. On observe donc dans ce sous-secteur un processus de concentration et de privatisation partielle.

De coopérations bilatérales relativement anciennes à une intégration européenne croissante

Enfin, c'est en ce secteur de la construction aéronautique que la coopération européenne s'est développée le plus précocement et le plus fortement. Elle se met en place dès les années 1970, avec l'Allemagne tout particulièrement : programmes *Transall* (transport militaire), *Atlantique* (patrouille maritime et lutte anti-sous-marine), *Alpha Jet* (entraînement avancé), et *Tigre* (hélicoptère de combat) aujourd'hui³¹ ; mais également avec la Grande-Bretagne bien que dans une bien moindre mesure : coopération Aérospatiale-Westland pour les hélicoptères *Puma*, *Super-Puma* et *Lynx*.

Cette coopération ne concerne cependant pas les avions de combat, le seul programme développé avec succès en ce domaine ayant été le *Jaguar* franco-britannique (appui tactique) dans les années 1960-1970. Et la France a finalement refusé de participer aux programmes européens d'avions de combat Panavia *Tornado* dans les années 1970 et Eurofighter *Typhoon* dans les années 1980-1990, associant l'Allemagne, la Grande-Bretagne et l'Italie, ainsi que l'Espagne dans le second cas. Le choix politique a été fait de privilégier l'industrie nationale et la position de Dassault.

La création du groupe EADS (*European Aeronautic Defense and Space Company*) en 2000, par fusion de l'allemand DASA (Daimler Aerospace), du français Aérospatiale-Matra et de l'espagnol CASA, constitue une étape particulièrement importante dans l'intégration européenne progressive des industries aéronautiques. Avec ses différentes divisions et filiales (Airbus, Eurocopter, MBDA dans le domaine des missiles, Astrium dans celui des satellites), il constitue le premier groupe de défense en Europe et le second dans le monde après Boeing. Dans le domaine militaire, EADS développe aujourd'hui les programmes d'avions de transport Airbus A400M³² et A333MRTT (*Multirole Transport and Tanker*) ainsi que l'hélicoptère de transport NH 90, aboutissement d'un projet réunissant la France, l'Allemagne, l'Italie et les Pays-Bas et produit par le consortium NH Industries, société commune d'Eurocopter (à 62,5 %), de l'italien Augusta et du néerlandais Fokker.

³¹ Voir à ce propos : Hamel (Alexis), « L'aéronautique de défense en Europe : entre souveraineté et intégration », dans P. Vennesson (dir.), *Politiques de défense : institutions, innovations, européanisation*, L'Harmattan, Coll. Logiques politiques, 2000, p. 281-332.

³² Joana (Jean) et Smith (Andy), « Le cas de l'avion de transport européen A400M. Politique inédite ou édifiante ? », dans Genieys (William), dir., *Le choix des armes. Théories, acteurs et politiques*, CNRS Editions, 2005, p. 115-144.

L'industrie des missiles tactiques : d'un duopole puis bref monopole national public/privé à une rapide et large intégration européenne

Le secteur le plus récent des missiles, projectiles autopropulsés et guidés, n'est assurément pas le plus connu, bien que leur généralisation constitue une innovation majeure dans toute l'histoire de l'armement. Il est néanmoins très intéressant à considérer du fait de sa configuration particulière. Il s'est développé sous la forme d'un duopole national public/privé qui a noué progressivement des coopérations européennes bilatérales avant de faire l'objet d'une intégration européenne prononcée et particulièrement rapide qu'on n'observe pas dans les autres secteurs. Il constitue donc un autre cas de figure et une évolution différente des autres secteurs.

La constitution d'un duopole puis d'un bref monopole national public/privé

Dès les années 1950, la nouvelle technologie des missiles, apparue et mise en œuvre pour la première fois par l'Allemagne au cours de la Seconde Guerre mondiale, se développe rapidement avant de se généraliser progressivement dans les décennies suivantes dans tous les domaines et dimensions (terre, air, mer) et de manière toujours plus spécialisée et sophistiquée en termes de portées, de propulsions, de charges ou encore de guidage : missiles antichars, air-air et air-sol pour avions, sol-air contre avions, anti-pistes, anti-radars, anti-navires, missiles de croisière, etc. Mutation technologique et militaire majeure, les missiles se sont très largement substitués à l'artillerie et un secteur à part entière s'est progressivement constitué et autonomisé, même s'il reste étroitement lié aux autres.

Historiquement, deux pôles différents se sont développés en France, le premier avec la société nationalisée Nord-Aviation qui fusionne en 1970 avec Sud-Aviation et la SEREB (Société pour l'étude et la réalisation d'engins balistiques) pour constituer la SNIAS (Société nationale industrielle aérospatiale) qui prend ensuite l'appellation simplifiée d'Aérospatiale. Ces sociétés ont conçu et fabriqué pour l'armée de terre les missiles antichars Entac (engin téléguidé antichars), SS/AS 10, 11 et 12, Milan (missile d'infanterie léger antichars) et Hot (Haut subsonique optiquement téléguidé) en coopération avec l'allemand Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB), et plus récemment l'Eryx à courte portée. Aérospatiale est également très connue pour la famille des missiles anti-navires Exocet (MM38, AM39, SM39 et MM40³³).

Elle a également conçu et produit les missiles sol-air Roland sur chassis de char AMX 30 toujours en coopération avec MBB, comme elle est aussi à l'origine de la famille récente des missiles sol-air ASTER (Aérospatial Terminal) développée en coopération avec l'Italie pour la marine initialement. Enfin, les missiles air-sol ne lui sont pas étrangers non plus : AS 30 à guidage laser mais aussi ASMP (air-sol moyenne portée) équipant les *Mirage 2000* et les *Super-Etendard* de dissuasion nucléaire dite « pré-stratégique ».

Parallèlement, Matra (pour Mécanique Aviation et Traction), entreprise privée créée dans les années 1940 avant d'élargir ses activités dans des domaines très différents (construction et sport automobiles, électronique et télécommunications, médias) sous la direction de J.-L. Lagardère, a également développé une branche spécialisée dans le même domaine de la conception et de la production de différents types de missiles. De 1982 à 1988, Matra fait l'objet d'une prise de participation de l'Etat de 51 % dans le cadre des nationalisations voulues par la gauche. Contrairement à Nord-Aviation puis la SNIAS, elle s'est spécialisée initialement dans les missiles air-air pour avions R530, R550 Magic et nombreux dérivés qui

³³ SS : sol-sol, AS : air-sol, MM : mer-mer, AM : air-mer, SM : sous-marin.

ont équipé les différents types de *Mirage* depuis les années 1960, et aujourd'hui MICA (missile d'interception, de combat et d'autodéfense).

Mais elle a ensuite élargi ses activités aux missiles contre avions : système Masurca (pour Marine surface contre avions) pour la Marine nationale ; Crotale en coopération avec Thomson-CSF et récemment Mistral à courte portée ; mais aussi aux missiles anti-navire avec l'Otomat en coopération avec l'Italie (non commandé par la France) ; aux missiles air-sol avec l'AS 37 Martel (missile antiradar téléguidé) en coopération avec l'Angleterre ; et enfin, aux missiles de croisière avec le SCALP-EG/Storm Shadow (système de croisière autonome à longue portée d'emploi général) en cours de production en coopération avec Aérospatiale mais également avec l'anglais BAe Dynamics. De producteur spécialisé initialement dans les missiles air-air, Matra a donc élargi considérablement sa gamme de production tout en développant des fabrications et des coopérations complémentaires de celles d'Aérospatiale³⁴.

En 1999, Aérospatiale et Matra Haute Technologie fusionnent pour constituer Aérospatiale-Matra Missiles, société dont l'existence sera très courte et provisoire dans la mesure où le processus d'intégration s'accélère et s'élargit à partir de l'année 2000.

Une intégration européenne accélérée et forte

Cette intégration européenne s'est réalisée en trois temps successifs dont les deux derniers se sont effectués sur une très courte période. Dans une première étape et comme on l'a vu rapidement, elle s'est développée tout d'abord sous la forme de coopérations bilatérales franco-allemande (Nord-Aviation puis Aérospatiale), franco-britannique (Matra) et franco-italienne (Aérospatiale et Matra).

Une seconde étape est réalisée en 2000 quand se constitue EADS dont Aérospatiale-Matra Missiles devient une division du fait des coopérations établies antérieurement dans des programmes particuliers. Enfin, une troisième étape est franchie en 2002 avec la fusion de cette dernière avec deux autres sociétés européennes spécialisées dans le même secteur : d'une part l'anglo-français Matra BAe Dynamics (MBD) et d'autre part, l'italien Alenia Marconi Systems pour constituer MBDA (Matra-BAe Dynamics-Alenia), filiale commune de EADS (à hauteur de 37,5 %), de BAe Systems (37,5 %) et de Finmeccanica (25 %).

A travers le seul cas de ce secteur, on peut entrevoir toute la complexité des mécanismes financiers, organisationnels et industriels d'intégration. C'est incontestablement ce secteur des missiles qui a connu la plus forte et rapide intégration européenne, même si elle n'est pas nécessairement la plus visible en raison de la nature très spécialisée, de la très grande diversité des matériels fabriqués comme du caractère passablement ésothérique de leurs appellations.

Conclusion

En conclusion, six points différents mais complémentaires doivent être soulignés. - Tout d'abord, la Seconde Guerre mondiale a constitué une rupture dans l'histoire des fabrications françaises d'armements dans la mesure où elle a conduit à une dépendance inédite, générale (à l'exception relative de la marine) et presque totale à l'égard des matériels américains et dans une bien moindre mesure anglais (aviation), même si d'une durée variable³⁵. A son issue les

³⁴ Centre des hautes études de l'armement du ministère de la Défense (Chear), *L'histoire des missiles tactiques français de leurs origines aux années 2000*, 2004 (document de 336 pages disponible sur le site du Chear : www.chear.defense.gouv.fr).

³⁵ La plus forte et la plus durable a été celle de l'Aéronavale (prêt de deux porte-avions et livraison d'avions par les Etats-Unis dans les années 1950 et 1960, les derniers étant retirés du service en 1999) et, dans une moindre mesure, de l'armée de l'Air (livraison de nombreux chasseurs bombardiers dans les années 1950). Sur des segments très spécialisés et étroits, elle n'a pas totalement disparu (ravitailleurs Boeing KC-135, avions de transport Lockheed C-130 *Hercules*, Boeing AWACS et Grumman *Hawkeye* de guet aérien).

capacités de production sont largement détruites et elle a également conduit à un retard technologique sensible (propulsion à réaction, radar, projectiles autopropulsés). Pourtant, une industrie nationale d'armement performante va se reconstituer relativement rapidement dès le début des années 1950, permettant d'acquérir une indépendance croissante dans des domaines aussi divers que la fabrication de chars et de blindés, d'avions de combat, de missiles, la construction de bâtiments de guerre de différents types.

- Pour autant et sur le plan politique, le rôle du gaullisme dans l'affirmation de l'indépendance et de la souveraineté nationale dans le domaine des fabrications d'armements serait à nuancer largement voire à relativiser³⁶. Les grands programmes imputés aux débuts de la V^e République ont en effet été initiés et largement engagés sous la IV^e République dès le milieu des années 1950 : *Mirage III* et composante aérienne de la « force de frappe » (*Mirage IV* et bombe A) ; « grande flotte » des années 1960-1980 pour la marine³⁷ ; chars AMX 13 et nombreux dérivés, développement des missiles tactiques pour l'armée de terre. La V^e République n'a fait qu'hériter de ces programmes majeurs poursuivis dans les années 1960 et le décalage temporel de plusieurs années entre d'une part, l'élaboration, la décision et la production et, d'autre part, la mise en service opérationnelle est sans doute à l'origine de cette imputation excessive.

- D'autre part, les modes d'organisation des différents secteurs comme leur évolutions sont assez contrastés. Depuis l'après-guerre jusqu'à aujourd'hui encore, les armements terrestres sont redevenus un monopole d'Etat presque total. Mais dans le domaine de l'aviation militaire et, plus particulièrement, des avions de combat, c'est au contraire un monopole privé qui s'est imposé dès le début des années 1950 jusqu'à aujourd'hui. Ce n'est que plus récemment et dans le milieu des années 1960 que la construction navale militaire est devenue un monopole d'Etat avant de céder la place depuis peu à un mode mixte d'intégration public/privé.

- Par ailleurs, les degrés et les formes d'intégration européenne sont très variables d'un secteur à l'autre. Les quelques programmes en coopération ayant été abandonnés, l'europanisation est toujours nulle pour les armements terrestres qui obéissent encore à une logique d'arsenalisation, alors qu'elle est récente dans le domaine de la construction navale. C'est en définitive dans le domaine de la construction aéronautique qu'elle est la plus ancienne et la plus développée, tout d'abord sous la forme de programmes bilatéraux, ensuite dans une seconde étape avec la constitution de la société EADS et ses différentes filiales dont Airbus et sa division avions militaires ou Eurocopter sont les plus connues mais pas les seules (MBDA dans le domaine des missiles, EADS Astrium dans celui des satellites).

Le degré de coopération ou d'intégration européenne ne s'explique pas en fonction inverse de la place de l'Etat dans le secteur considéré ou, dit autrement, le rôle central de l'Etat ne semble pas être un frein à la coopération européenne. L'Etat favorise l'europanisation d'Aérospatiale et de DCN dont il était l'actionnaire unique (mais sous des formes différentes : intégration dans le premier cas, coopération sur programmes dans le second) mais les monopoles public Giat Industries (char *Leclerc*) et privé Dassault (*Rafale*) restent dans une logique nationale après l'échec des coopérations européennes initialement envisagés.

³⁶ Voir dans cette perspective : Vaïsse (Maurice), dir., *Armement et V^e République. Fin des années 1950-fin des années 1960*, CNRS Editions, 2002.

³⁷ Composée principalement des deux porte-avions *Clemenceau* et *Foch*, mis en chantier dès 1955 et 1957, deux croiseurs anti-aériens *De Grasse* et *Colbert*, 18 escorteurs d'escadre, 18 escorteurs rapides, 9 avisos-escorteurs, 21 sous-marins des types *Aréthuse*, *Narval* et *Daphné*. Si certains de ces bâtiments sont entrés en service après 1958 (par exemple, le *Clemenceau* en 1961 et le *Foch* en 1963), les décisions ont été prises et les constructions engagées bien antérieurement.

L'identification des interactions entre les variables déterminantes de ces choix, qu'elles soient politiques et « configurationnelles »³⁸, stratégiques, organisationnelles et industrielles (désignation d'un maître d'œuvre, voire affirmation d'un leadership national ou industriel, et répartition des tâches mais aussi des coûts entre industriels) ou encore plus simplement technologiques, voire techniques (difficultés à définir des cahiers des charges et donc des matériels communs) nécessiterait une étude beaucoup plus fine et approfondie de programmes particuliers.

- Il faut souligner également la complexification croissante des structures organisationnelles et financières d'actionnariat des industries d'armement (holdings, filiales, consortium, *joint-ventures*), avec en particulier des prises de participation croisées qui les rendent passablement opaques voire illisibles mais gomme assez largement les frontières d'une part entre public et privé, tout particulièrement en France où la tradition « régaliennne » était sans doute la plus forte et, d'autre part, entre industriels nationaux de défense³⁹. Bien que les effets soient variables selon les secteurs d'armement, cette complexification croissante constitue un facteur important de recomposition et d'intégration européenne progressive.

- Enfin, dans ce jeu de plus et plus complexe et élargi de relations à la fois financières et industrielles, l'Etat français ne disparaît pas pour autant, loin de là : son rôle reste central même s'il est plus discret ou moins visible. Contrôlant encore totalement l'industrie d'armement terrestre et actionnaire très largement majoritaire de DCNS (75 %), mais aussi de Thales (ex-Thomson-CSF) à hauteur de 27 % (ce qui relativise la privatisation partielle de DCN), il est également actionnaire du motoriste Safran à hauteur de plus de 30 % et de EADS à hauteur de 15 % et de ses différentes filiales (Airbus, Eurocopter, MBDA, etc).

³⁸ En particulier les nationalisations de 1936-1937 et de 1982-1987 qui voient le rôle de l'Etat réaffirmé de manière forte. Mais plus largement, il serait nécessaire de prendre également en considération les jeux de pouvoir et les configurations de relations entre dirigeants politiques et états-majors des armées du moment, dont les renouvellements n'obéissent pas à la même temporalité mais qui conditionnent la définition des besoins et des priorités dans le domaine des armements. Dans cette perspective, une étude de la genèse et de la mise en forme très progressive des années 1970 à la fin des années 1990 du programme *Rafale* sous ses appellations successives (avion de combat futur ou ACF, *European Fighter Aircraft* ou EFA, à l'origine de l'Eurofighter *Typhoon*, avion de combat expérimental ou ACX, démonstrateur *Rafale*) et de ses multiples hésitations et évolutions serait très instructive.

³⁹ La dernière en date est le rachat très récent par Dassault Aviation de 20,8 % du capital de l'électronicien de défense Thales détenu par Alcatel.