

Les Echos

LUNDI 28 MARS 2022



LES ECHOS START

ENQUÊTES, TÉMOIGNAGES : 12 PAGES SPÉCIALES SUR LES JEUNES ET LA PRÉSIDENTIELLE

Présidentielle Macron repart « à l'assaut » à quinze jours du scrutin // P. 2

Europe : le défi du réarmement

Un militaire français entre des véhicules blindés de combat d'infanterie (VBCI) stockés dans un hangar, au camp de Mourmelon, dans la Marne. Photo Martin Bureau/AFP



- La guerre en Ukraine pousse les Européens à construire une véritable Europe de la défense.
- Les industriels de l'armement et les Etats doivent apprendre à coopérer.
- Drones, satellites, porte-avions, chasseurs... les dossiers prioritaires sont nombreux. // PAGES 16-17

Les Vingt-Sept réduisent leur dépendance au gaz russe

ÉNERGIE L'Union européenne a annoncé vendredi avoir donné mandat à la Commission pour effectuer des achats de gaz groupés, afin de limiter la flambée des prix de l'énergie. Un accord massif d'approvisionnement en GNL américain a déjà été annoncé. Les Européens ont, en revanche, échoué à se mettre d'accord sur un plafonnement des prix. En France, TotalEnergies va installer un terminal flottant d'importation de GNL dans le port du Havre. Le président de la Commission de régulation de l'énergie appelle à économiser dès à présent le gaz comme l'électricité. // PAGES 6-7, NOS INFORMATIONS PAGE 18 ET L'ÉDITORIAL DE LUCIE ROBEQUAIN PAGE 14



Gerya Sviridov/AFP

analyses

1973-2022, deux chocs énergétiques en miroir



Par Jean-Marc Vittori

Pour Bruno Le Maire, la flambée actuelle des cours du pétrole est « comparable en intensité, en brutalité, au choc pétrolier de 1973 ». Pourtant, à l'époque, le prix du pétrole avait quadruplé en trois mois alors qu'il n'a « même pas » doublé depuis son point bas de fin décembre. Le prix du gaz, lui, a bien quadruplé sur sept mois, mais il pèse moins lourd que le pétrole dans notre fourniture énergétique. Il y a, par ailleurs, d'autres différences entre les deux chocs, car deux mécaniques ont profondément changé depuis les années 1970 : celle des salaires et celle de la politique économique. // PAGE 9

Une révolution pour contrôler les déficits
Par A. Verdier-Molinié

Le tapis rouge pour les émigrés russes
Par Xavier Jaravel

Le « N'ayez pas peur » de Joe Biden
Par Dominique Moïsi

L'antibiorésistance, un fléau sanitaire
Par Yann Verdo
// PAGES 9 À 12

LesEchos
SUR
inter

DOMINIQUE SEUX
DANS « L'ÉDITO ÉCO »
À 7H45
DU LUNDI AU VENDREDI

M 00104 - 328 - F: 3,20 €



ISSN0153.4831 114^e ANNÉE
NUMÉRO 23674 36 PAGES

Antilles-Réunion 4,30 €. Belgique 3,80 €.
Espagne 4,70 €. Luxembourg 4 €.
Maroc 40 DH. Suisse 6,10 FS. Tunisie 8 TND.

Numérique : Bruxelles tient sa nouvelle arme anti-abus des Gafam

CONCURRENCE Les Etats de l'UE et le Parlement européen ont trouvé un accord final sur le Digital Markets Act (DMA). Ce règlement, destiné à « faire régner l'ordre dans le far-west numérique », dicit Thierry Breton, commissaire européen au Marché intérieur, doit entrer en application dès 2023. Le DMA doit placer les grandes plateformes face à leurs responsabilités, avec une batterie d'obligations et d'interdits mieux bordés en amont. Fil rouge de la vingtaine de commandements édictés par Bruxelles : empêcher les Gafam de profiter de leur place centrale dans l'écosystème pour étouffer la concurrence et rendre captifs les utilisateurs. // PAGES 22-23

Fusions-acquisitions : les signaux d'alerte s'accroissent

MARCHÉS Face à la guerre en Ukraine, le marché des fusions-acquisitions retient son souffle. Selon Refinitiv, depuis janvier, les deals dans le monde ont reculé de 22 %, à 838 milliards de dollars. Et la situation ne risque guère de s'améliorer alors que les signaux d'alerte se multiplient, de la mise en pause de processus de vente au recul des prix. Industriels et investisseurs remettent à plat leurs calculs sur l'impact de la hausse des coûts de l'énergie et des approvisionnements, et sur les valorisations. Certains deals ont déjà été annulés. Comme l'acquisition par le promoteur immobilier Altarea de Primonial pour 1,9 milliard d'euros. // PAGES 26-27

ET SI NOUS ACCÉLÉRIONS LA DÉCARBONATION DES ENTREPÔTS ?

EOL.

L'IMMOBILIER LOGISTIQUE AVEC UNE APPROCHE CARBONE EN+

RENDEZ-VOUS SUR :

EOL.FR/DECARBONATION

mée puissante et efficace

L'Europe de la défense a désormais un plan à dix ans pour exister

778,2



Avec le conflit en Ukraine, l'Europe se réveille brutalement. L'Union européenne, qui s'est bâtie sur un projet essentiellement économique, est un nain dans la défense. L'adoption de sa « boussole stratégique », lui donne les moyens de construire une culture commune militaire. Mais les obstacles culturels restent importants.

Anne Bauer
@annebauerbrux

L'Union européenne est désormais dotée d'une nouvelle « boussole stratégique », une analyse partagée des menaces et des réponses à créer pour mieux se défendre d'ici à 2030, qui a été entérinée sans hésitation vendredi par les chefs d'Etat. L'invasion de l'Ukraine par la Russie a au moins eu le mérite de mettre momentanément sur pause les débats théologiques entre ceux, au premier rang desquels la France, qui souhaitent renforcer l'Europe de la défense, et les « Atlantistes », essentiellement l'Allemagne et la Pologne, qui misaient tout sur l'Otan.

L'armée nationale, un concept français

Certes, les Etats-Unis ont rapidement augmenté le nombre de soldats présents en Europe, passant de forces permanentes de quelque 70.000 hommes à 100.000 soldats déployés, mais chaque Etat européen joue aussi un rôle dans le dispositif otanien de « réassurance » du front oriental de l'Europe. La France s'occupe, par exemple, de la sûreté aérienne de la Pologne et des états proches de la mer Noire (Roumanie, Bulgarie, Bosnie-Herzégovine et Croatie), et a envoyé des troupes en Estonie et en Roumanie. De quoi démontrer « la complémentarité » entre une Europe de la défense forte et l'Otan, estime le président Emmanuel Macron.

D'un concept défendu en solo par l'Hexagone, l'Europe de la défense devient enfin un souhait partagé

ANALYSE

entre les Vingt-Sept dans un univers perçu comme plus menaçant. Ce qui est nouveau. Comme le soulignait le sénateur français Ronan Le Gleut, auteur d'un rapport sur la « boussole stratégique » l'an dernier, tout est à construire. Interrogé pour savoir qui assure sa défense, un Français répondra sans hésiter que c'est l'armée française. Mais un Roumain ou un Balte répondra l'Otan, voire les Etats-Unis. Et force est de constater qu'après le départ du Royaume-Uni de l'Union, les dépenses des Européens représentent 20 % de celles des Américains et des Anglais.

Pourtant, les Européens ne comprennent pas non plus que l'Europe n'assure pas leur sécurité et réclame à une large majorité une défense commune. Même sur le flanc oriental, les questions naissent. Joe Biden est certes accueilli comme chez lui en Pologne mais c'est le même Joe Biden qui a déclaré que l'Otan n'interviendrait pas sur le sol ukrainien avant toute intervention russe.

L'Europe doit faire davantage. La « boussole stratégique » ouvre la voie à un début de consolidation de défense européenne, avec un plan de travail à dix ans. Si les Etats membres jouent le jeu, la Politique de sécurité et de défense commune (PSDC) ne se résumera plus à un sigle et des groupes de travail. Les jalons posés se répartissent en quatre domaines clés. Un domaine opérationnel, avec l'objectif de bâtir à l'horizon 2025 une force d'action

« On doit continuer à fonctionner entre Européens et Américains, mais on doit être moins dépendant des non Européens. »

EMMANUEL MACRON

rapide de 5.000 hommes. C'est l'équivalent du nombre mobilisé par la force Barkhane au Sahel et ce serait donc une force correcte pour prévenir des crises régionales.

La « boussole stratégique » insiste aussi sur le domaine de la résilience, qui impose de renforcer nos capacités autonomes dans de nouveaux espaces : cyber, spatial, haute mer, et de nous doter de centres de gestion de crises adéquats. Le troisième sujet évoqué concerne le domaine capacitaire et la nécessité d'investir dans la défense de manière coordonnée, et enfin la dernière partie évoque la nécessaire coopération avec d'autres partenaires, dont l'Otan.

« Construire une culture commune militaire »

« En somme, notre défi, c'est de développer une culture commune militaire », a résumé vendredi Emmanuel Macron, à l'issue du sommet européen. « C'est ensuite d'investir davantage dans la défense pour [...] avoir des capacités plus autonomes et réussir à bâtir les innovations dont nous avons besoin. Ceci, nous devons le faire en gardant l'interopérabilité qui est nécessaire au sein de l'Otan. On doit continuer à fonctionner entre Européens et Américains, mais on doit être moins dépendant des non Européens. Ce défi est de taille et suppose de l'investissement, mais aussi la consolidation et parfois la construction de filières industrielles ».

Et, là, démarrent à nouveau les querelles européennes. L'Allemagne, qui a enfin compris qu'elle ne pouvait être une puissance économique sans investir un minimum dans sa défense, n'a aucune culture stratégique de la souveraineté. Ainsi, le gouvernement social-démocrate envisage de dépenser les 100 milliards d'euros de son nouveau fonds pour la défense en s'équipant à gauche et à droite, sans se soucier de la nécessité pour l'Europe d'avoir une industrie de défense autonome. Au point que la CDU est montée au créneau pour tancer le pouvoir en place. Et a rappelé que sans industrie de l'armement, les guerres sont rarement gagnées. ■

Airbus va équiper son drone avec un moteur américain

Airbus sélectionne le moteur d'Avio (groupe General Electric) contre Safran pour équiper le futur Eurodrone.

Le projet tant attendu de drone de moyenne altitude et de longue endurance (MALE) made in Europe aura-t-il un moteur américain, comme s'en inquiètent certains députés européens ? C'est un faux procès, répond Airbus, maître d'œuvre du projet d'Eurodrone, dont la commande a été finalisée il y a un mois par la France, l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie pour 7,1 milliards d'euros.

Vendredi, le groupe Airbus a annoncé qu'il choisissait le moteur d'Avio, filiale italienne du conglomérat américain General Electric (GE) pour équiper le futur drone européen plutôt que le moteur sur une base d'hélicoptères développé par Safran avec des partenaires européens.

Alors que le projet doit permettre aux armées européennes de s'affranchir de leur dépendance au Reaper américain et que le projet d'Eurodrone sera soutenu par des financements du nouveau Fonds européen de défense, le choix d'un italo-américain soulève la critique.

La souveraineté en jeu

Jean-Brice Dumont, patron des avions militaires d'Airbus, déclare que le moteur d'Avio offre une meilleure compétitivité et ne pose aucun problème de souveraineté. Et d'expliquer que le Catalyst, conçu et construit en Italie, ne sera pas soumis aux règles d'extraterritorialité américaines de la législation Itar, permettant aux Etats-Unis de contrôler les exportations d'armements dès que ces derniers incitent le moindre composant américain. Utilisée sans modération par Washington dans les compétitions internationales à l'exportation pour bloquer des offres européennes, cette règle Itar est devenue le cauchemar des industriels de la défense.

« On s'est assuré par audit que le moteur sera Itar Free », promet Jean-Brice Dumont. Airbus est « protégé contractuellement » contre un tel risque, ajoute-t-il. Christophe Grudler, député

européen estime au contraire que le moteur Catalyst, est de certification américaine et de filiation technologique américaine, ce qui pose un risque. « Aucune modification ne pourra être effectuée sans l'aval américain. Et ainsi l'Eurodrone sera sous la surveillance du département d'Etat américain, qui pourra ou non autoriser les exportations (sous les règles Itar, mais aussi EAR...). C'est un énorme problème », déclare-t-il.

Airbus reconnaît une compétition serrée entre Safran et Avio mais défend le Catalyst, qui serait à un stade de développement plus avancé, ferait peser moins de risque sur le projet et serait une peu moins cher pour une puissance supérieure. Le Catalyst est un turbopropulseur, dont une version civile doit équiper des avions américains Beechcraft, alors que Safran proposait une motorisation issue d'un hélicoptère.

Controverse persistante

Pour nombre d'experts militaires, l'Eurodrone, sous maîtrise d'œuvre d'Airbus Allemagne mais en collaboration avec Leonardo et Dassault, arrive trop tard, sera trop cher et ne répond déjà plus aux conflits de demain. L'enveloppe de 7,1 milliards d'euros prévoit la livraison de 20 systèmes de 60 drones et leur entretien pendant cinq ans. L'Allemagne a commandé 7 systèmes, l'Italie 5, la France et l'Espagne 4 chacun. L'entrée en service est attendue pour 2029.

Avec une bi-motorisation imposée par l'Allemagne, le futur drone ressemblera davantage à un avion piloté à distance qu'à un drone d'attaques turcs, si utiles à l'Ukraine pour combattre la Russie. Conçu pour des missions de type ISTAR, de renseignement, surveillance, d'acquisition d'objectifs, et armé de missiles à guidage infrarouge et de bombes guidées laser, l'Eurodrone doit être plus endurant que les modèles actuels, promet Airbus. Il pourra rester 29 heures en vol et sa bi-motorisation lui donnera une envergure plus grande. Ses détracteurs estiment qu'il sera sans doute trop gros, trop lent et donc facilement destructible. — A.B.

ée française reste dépendante scapés d'Ukraine

ses, les principaux sites d'Antonov Ukraine ont été détruits, ainsi que le fleuron de sa flotte, l'Antonov 225. Ce qui pose, à court ou moyen terme, la question des pièces de rechange nécessaires au maintien en vol des cinq à sept Antonov 124 encore opérationnels. Mais aussi de la capacité de l'armée française à mener ses opérations extérieures.

160 millions d'euros par an L'armée française ne dispose en effet d'aucun autre appareil pouvant réaliser les mêmes missions qu'un Antonov 124, qui peut charger jusqu'à 150 tonnes de matériels dans sa soute de 35 mètres de long sur 7 mètres de large et 4,5 mètres de hauteur, sur des aéroports dépourvus d'équipements spéciaux. C'est cinq à six fois plus que la capacité d'un Airbus A400M, étendard de la flotte de transport française, qui est aussi loin d'offrir la même flexibilité.

Cette dépendance de l'armée française aux avions ukrainiens pour les grosses opérations de transport n'est pas nouvelle. Plusieurs rapports officiels, dont celui du député François Cornut-Gentille, spécialisé dans les questions de défense, ont déjà mis le doigt à plusieurs reprises sur l'incapacité de la

France à assurer elle-même les grosses opérations de transport de forces. Selon ce rapport de 2017 qui dénonçait un « abandon de souveraineté occulté mais bien réel », la France n'a couvert que 7 % à 23 % de ses besoins en transport stratégique entre 2012 et 2015 et a dû dépenser, en moyenne, 160 millions d'euros par an pour transporter ses troupes.

La France n'est pas toutefois pas un cas unique en Europe. A l'exception des Britanniques, qui disposent de six C-17 américains, les armées européennes ont choisi de se reposer, depuis 2006, sur la location d'avions russes et ukrainiens pour leur transport stratégique, via un service de l'Otan baptisé « SALIS ». Basée à Eindhoven (Pays-Bas), cette cellule de coordination dispose en permanence de deux An-124 loués à Antonov, mais basés à l'aéroport de Leipzig en Allemagne, pouvant être affrétés à l'heure de vol par les pays membres de l'Alliance atlantique.

L'alternative américaine

C'est en partie grâce à ces deux Antonov 124 qu'ont pu être menés le retrait français du Mali et les récents transferts de troupes vers les pays frontaliers de l'Ukraine et de la Russie. A ces deux appareils s'ajoutent

trois autres An-124 russes bloqués par les sanctions européennes en Allemagne, et un aux Etats-Unis.

Mais si ces appareils ont échappé aux Russes, le gros des stocks de pièces et les chaînes de production n'ont pas eu autant de chance. Or ces appareils, bien que très rustiques, nécessitent d'être révisés régulièrement. A titre d'exemple, les 24 routes du train d'atterrissage d'un An-124 doivent théoriquement être changées tous les 150 vols. Si ces Antonov venaient à être cloués au sol, faute de pièces de rechange, la seule alternative pour les Européens serait de faire appel aux C-17 américains et britanniques. Ce que la France a toujours rechigné à faire, essentiellement pour des raisons de coûts.

Si l'armée française a déjà eu recours aux C-17 britanniques pour ravitailler ses troupes au Mali, la proposition américaine, de constituer un « pool » européen de C-17, n'a jamais trouvé grâce aux yeux des dirigeants français. Pendant des années, l'armée française a même préféré affréter des Antonov et des Illiouchine à des sociétés russes, plutôt que de voler américain... Pour finalement se retrouver en 2022, dépendante du peu d'avions réchappés d'un pays en guerre. ■

APPEL D'OFFRES

PUBLICATION AVIS DE PROJET - EXTENSION DU RESEAU DE TRAMWAY

Avis passé conformément à l'article L121-8 II du code de l'environnement.

Contexte et objectifs du projet : la Communauté urbaine Caen la mer porte un projet d'extension du réseau de tramway, selon un axe est-ouest. Caen la mer souhaite renforcer l'offre de transports publics et accompagner le développement des quartiers traversés avec le prolongement des lignes de tramway vers Beaulieu, Saint-Contest, Chemin Vert, et la Presqu'île.

La concertation organisée sur le fondement du code de l'environnement vaudra concertation au titre de l'article L103-2 du code de l'environnement.

L'objectif principal du projet est de desservir de façon équitable l'ensemble du territoire et notamment les quartiers du Chemin vert, Beaulieu et de nombreux équipements publics tels que l'Hôtel de ville, le stade nautique Eugène-Maës, le lycée Malherbe, le Parc des Expositions, le Zénith, le Palais des sports, le stade d'Ornano... Ainsi que la zone d'activités de Saint Contest/Colline aux oiseaux. Cela permettra de venir compléter l'axe nord-sud et renforcer l'offre tramway déjà existante. L'objectif est également de réduire les temps de parcours et rendre les trajets en transport en commun encore plus confortables.

Les principaux enjeux du projet sont les suivants :

- Un enjeu de mobilité et d'urbanisme : ce projet donnera l'occasion de valoriser les quartiers desservis, de débitumiser l'espace public en végétalisant, lorsque cela est possible, la plateforme du tramway. Il intégrera toutes les mobilités et permettra ainsi de renforcer le réseau cyclable en créant le long des voies du tramway de nouveaux aménagements cyclables sécurisés. Une réflexion est également en cours afin de supprimer les lignes aériennes du tramway dans les secteurs patrimoniaux. Il facilitera les déplacements et améliorera considérablement le cadre de vie des quartiers concernés.
- Un enjeu écologique : d'un point de vue environnemental, le tramway est plus respectueux que la voiture individuelle. Pensé pour desservir les secteurs les plus denses, ce moyen de transport proposera une solution facile et rapide pour joindre le centre-ville tout en réduisant la pollution atmosphérique.

Les caractéristiques principales du projet sont les suivantes :

- Création d'environ 10 km de voies nouvelles de tramway, ainsi que d'au moins 16 nouvelles stations ;
- Acquisition de rames de tramway nécessaires à l'exploitation commerciale des nouvelles infrastructures ;
- Alimentation en énergie du système de transport et mise en œuvre de tous les systèmes associés (signalisation ferroviaire, système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs, billetterie, courants faibles...)
- Réalisation d'ouvrages d'art
- Aménagements urbains autour de la plateforme du tramway afin de restituer les fonctionnalités de la voirie (circulation automobile, pistes cyclables, cheminements piétons, stationnement...)
- Créations de parkings-relais et de pôles d'échanges multimodaux.

A ce stade du projet, le coût prévisionnel total est estimé à 285 millions d'euros hors taxes. Le territoire de référence est celui de Caen la mer.

Décision concernant la saisine de la commission nationale du débat public (CNDP) : La Communauté urbaine Caen la mer a décidé de saisir la Commission Nationale du Débat Public.

Conformément à l'article L121-8 II du code de l'environnement, la Communauté urbaine Caen la mer a décidé de rendre public le projet et d'organiser une concertation sous l'égide d'un garant, dans les conditions prévues aux articles L121-8 à L121-15 du code de l'environnement, avec la saisine de la CNDP.

Modalités de concertation envisagées : la concertation réglementaire, d'une durée de 2 mois se déroulera au second semestre 2022. Les modalités, durée et dates précises seront affinées avec le garant. Deux avis administratifs annonceront au moins 15 jours avant son ouverture la date du démarrage de la concertation et celle de sa clôture, avec le calendrier de son déroulement et le nom du garant. Ces avis seront affichés dans les mairies des 48 communes de la Communauté urbaine Caen la mer et feront l'objet d'une parution dans un journal diffusé dans le département du Calvados. Le dossier de concertation et le registre papier seront mis à disposition du public selon les modalités qui seront fixées avec le garant de la CNDP. Le public et les acteurs seront invités à remettre une contribution formalisée en ligne (formulaire). Il est prévu au moins une réunion publique par secteur concerné par les trois tracés potentiels. Compte tenu de la période de crise sanitaire, ces réunions pourront avoir une jauge limitée.