

LE POINT DE VUE DE LAURENCE NARDON

# Galileo, nouvelle pomme de discorde entre Paris et Berlin

En cette rentrée 2007, le feuilleton de la mise en place du programme Galileo continue. Appuyé sur une constellation de 30 satellites en orbite moyenne, ce programme de navigation permettra aux Européens de se repérer dans le temps et dans l'espace avec une grande précision. Il donnera naissance à une multitude de services en aval, pour le plus grand profit de l'ensemble des industriels européens. Aujourd'hui en pleine phase de redéfinition, Galileo constitue l'un des défis majeurs de l'Union européenne.

Le déploiement de Galileo s'est heurté à de nombreuses difficultés depuis le lancement des premières études à la fin des années 1990. Dernière en date, le choix d'un partenariat public-privé (PPP) pour financer le programme. Les industriels réunis en consortium n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur le financement que chacun devait apporter et sur le partage de leur futur plan de charge. Certaines entreprises, allemandes, italiennes ou espagnoles, ont été soutenues bec et ongles par leur gouvernement, ce qui a abouti à un blocage complet des négociations pendant de longs mois.

La Commission a donc décidé, en juin dernier, d'abandonner le PPP pour proposer un nouveau mode de financement. Ce sont les autorités publiques qui apporteront désormais les 2,4 milliards d'euros nécessaires au système pour être déployé d'ici à 2013.

Cette décision s'appuie sur l'exigence pour l'Europe de réussir le projet Galileo. En effet, Galileo apportera à l'Europe un accès indépendant à une application cruciale

pour le fonctionnement de nos sociétés au quotidien (voitures, téléphonie, trafic aérien), y compris en termes militaires. Au moment où la Russie remet en état son propre système, Glonass, et où la Chine développe son système Beidou, l'Europe peut-elle continuer à dépendre des autres pour ce type de services ?

Par ailleurs, le boom du marché des applications liées à la navigation, qui s'appuie pour l'instant sur le système américain GPS, se confirme d'année en année. Le développement d'un système européen permettra à nos entreprises

## La vraie question est celle du démarrage effectif de Galileo, qui n'a que trop tardé.

d'y accéder pleinement. Il est ainsi calculé que Galileo pourrait créer jusqu'à 130.000 emplois en Europe d'ici à 2025. Cela permettrait un généreux retour sur investissement.

Enfin, à travers ce difficile exercice, l'Union apprend à gérer un programme technologique ambitieux et acquiert une expérience fort utile pour l'avenir. Elle renforce en même temps son image et son prestige de puissance technologique de premier plan.

Mais le nouveau projet de financement, qui est discuté cette semaine par le Conseil des Transports, crée des tensions entre la France et l'Allemagne. La Commission propose en effet de réunir le financement nécessaire sans augmenter le budget de l'Union, en modifiant quelques lignes budgétaires

entre directions générales. Il est notamment question d'allouer des financements non attribués de la PAC à Galileo. Pour empêcher gouvernements et industriels de bloquer à nouveau l'avancée du programme, la Commission souhaite par ailleurs s'attribuer la maîtrise d'ouvrage du programme, laissant la maîtrise d'œuvre à l'Agence spatiale européenne (ESA).

Cette architecture fait sens mais se heurte à certaines réserves. Les Français sont pour leur part hostiles à tout ce qui pourrait menacer le financement de leur agriculture. Un projet qui prévoit de toucher aux lignes budgétaires de la PAC les inquiète. Côté allemand, c'est la prise en main du programme par l'Union qui fait bondir. En effet, la plupart des programmes spatiaux européens ont jusqu'à aujourd'hui été gérés par l'ESA, qui applique la règle du « juste retour industriel ».

Avec le juste retour, les entreprises d'un Etat reçoivent des contrats pour des sommes équivalentes au budget que leur gouvernement a versé dans le programme en question. Ce système a garanti la participation de nombreux Etats européens aux programmes de l'agence et, dans de nombreux cas, l'obtention de budgets suffisants. En contrepartie, il obligeait les Etats les plus compétents en matière spatiale, comme la France, à transférer des technologies à leurs partenaires, afin que ces derniers puissent réaliser des équipements à hauteur de leur participation financière. Ce mécanisme a entraîné l'émergence de capacités spatiales parfois redondantes dans les Etats européens, au détriment de leur compétitivité.

Prise en main par la Commission,

la gestion du programme Galileo n'aurait plus à obéir à la règle du juste retour. La France, dont l'industrie spatiale est puissante, n'y voit pas d'inconvénient. L'Allemagne, en revanche, y est hostile et s'oppose au projet de la Commission. Elle souhaite obtenir le maintien d'une direction ESA sur le programme afin de garantir les intérêts de ses industriels. Comme à chaque veille de Conseil européen, on a donc assisté ces jours-ci à des discussions au plus haut niveau, et la tension monte. Il faut se souvenir qu'au moment du démarrage du programme Galileo un accord implicite entre les deux pays prévoyait que la France garderait la mainmise sur la filière du lanceur Ariane tandis que l'Allemagne deviendrait chef de file pour Galileo.

Il semble pourtant que la vraie question ne soit pas celle du compromis à trouver avec l'Allemagne, mais celle du démarrage effectif du programme Galileo. Celui-ci n'a que trop tardé. La mise en opérationnalité du programme a été sans cesse retardée – elle est actuellement prévue pour 2012. Or seule une direction du programme par la Commission pourrait aujourd'hui mettre un terme aux disputes stériles et à courte vue entre les Etats. La France devrait peut-être faire prévaloir ce point de vue ? Hélas, la situation se complique si l'on prend en compte le contexte actuel des relations franco-allemandes : l'avenir du spatial européen n'est qu'un élément dans les tractations sur EADS et sur Areva et Siemens. L'issue du Conseil des Transports reste donc très ouverte.

LAURENCE NARDON est chargée du programme espace de l'Ifri.