

La BITD des États-Unis : Béhémoth¹ vous veut-il toujours du bien ?

Par Patrick MICHON

Comme Obélix dans la potion magique, Patrick MICHON est tombé il y a 50 ans à Satory dans la maternité des chars et des véhicules de combat, au sein de l'AMX-APX. Depuis sa retraite, en utilisant ses derniers neurones, il collabore régulièrement avec la revue *Defense* éditée par l'Union-IHEDN.

A l'issue de la première Guerre mondiale, après que la démobilisation des États-Unis a entraîné l'interruption des commandes d'armement, le *National Defence Act* de 1920 a été adopté pour adapter l'économie au service de l'effort de guerre en cas de conflit. Si l'industrie aéronautique a développé à partir des années 1930 d'excellents avions civils (le Douglas DC-3) et militaires (le Boeing B-17 Flying Fortress), leur production ne se fait qu'à un rythme très limité tandis que le développement de l'artillerie et des chars d'assaut reste délaissé.

A partir de 1938, les commandes massives françaises et britanniques aux États-Unis permettent à cette industrie de s'organiser pour la guerre. Dès ce moment la BITD américaine prend la première place, qu'elle possède toujours.

La période du Cash and Carry

La loi promulguée le 11 mars 1941 autorise le Président des États-Unis, Franklin D. Roosevelt, à aider le Royaume-Uni, sans entrer en guerre, par le prêt, la location ou la vente de tout matériel militaire jugé nécessaire et contre un remboursement différé. Le *Lend Lease Act* a eu une influence considérable sur le cours de la Seconde Guerre mondiale, les Américains devenant « l'arsenal des démocraties alliés dans la guerre contre l'Axe (Allemagne, Italie, Japon) ». De plus, la loi autorisait le Président à distribuer du matériel militaire à tout pays dont la défense serait jugée nécessaire à celle des États-Unis. Washington mettait au point une assistance maritime au Royaume-Uni qui assurait l'acheminement de

ce matériel. Dès mai 1941, la Chine bénéficia du prêt-bail. L'U.R.S.S. y fut admise en juin 1942, un an après le déclenchement de Barbarossa. Il s'agissait essentiellement d'armes, d'avions, de matières premières, d'équipements industriels et de denrées alimentaires. À la conférence de Téhéran, Staline déclara à Roosevelt que, sans les livraisons américaines, il aurait perdu la guerre « *L'Angleterre a fourni l'argent, les USA l'armement et l'URSS le sang* » aurait-il également admis.

Durant la Guerre Froide – Le Military Assistance Program

Le *Military Assistance Program* a été un plan d'aide militaire mis en place par les USA à partir de 1949 pour soutenir ses alliés, ou considérés comme tel. Cette pratique, qui prévoit la fourniture de matériels militaires à des conditions avantageuses, débuta conjointement avec le plan Marshall, visant à la relève économique de l'Europe.

Mis en œuvre en parallèle à la création de l'OTAN la même année, ces pactes d'assistance mutuelle ont été des éléments essentiels de la réponse à l'expansion soviétique dans la sphère occidentale.

Si les MAPs n'impliquaient pas un financement par les bénéficiaires de cette assistance militaire, ils pouvaient donner lieu à des « contreparties », dont la mise à la disposition des États-Unis de bases aériennes.

Char Abrams de l'US Marines Corps - Novembre 2018 - Photo USMC





F-35 Lightning II et croiseur furtif USS Zumwalt DDG 1000 au large de Cheaseapeake Bay - US Navy

Ces transferts de matériels ont habitué les pays bénéficiaires (européennes et autres) à utiliser les matériels développés par l'industrie américaines, à utiliser leurs tactiques et à s'acculturer à leur soutien logistique. C'est la menace de ne pas délivrer de pièces de rechanges indispensables qui permettait de contrôler les ambitions géopolitiques de ces pays. Cette *amicale pression* a en particulier été utilisée vis-à-vis de la Grande Bretagne et de la France lors de l'Opération de Suez en 1956 que les USA désapprouvaient.

Effet sur les industries

L'autodestruction de l'aéronautique (et de la BITD) britannique

La belle industrie aéronautique que la Grande-Bretagne à la sortie de la Guerre était puissante et à la pointe technologique. Dès 1957 et au cours des 10 années suivantes des décisions politiques absurdes, dont l'abandon du bombardier tactique très prometteur TSR 2, ont conduit la Royal Air Force à acquérir des F-4 Phantom II et d'autres systèmes US en lieu et place de matériels développés et produits dans le Royaume. En 2024, aucun système d'arme aérien uniquement britannique n'est plus

produit. Il en est de même des industries terrestres et navals. La perte de savoir-faire a été dirimante pour la sous-marine dont la propulsion nucléaire, ainsi que les missiles Trident, sont fournis par les USA, avec une perte de souveraineté sur les conditions d'emploi.

Le premier contrat du Siècle / F-104

Dans les années 50, les États-Unis étudiaient un chasseur capable d'atteindre Mach 2, essayant de tirer des leçons de la guerre de Corée, qui avait vu l'affrontement entre les F-86 et les Mig 15.

L'appareil développée par Lockheed, le F-104A, connut un succès limité auprès de l'US Air Force, qui le trouvait trop léger, avec une autonomie insuffisante. Voyant s'ouvrir le marché européen, pour y remplacer les F-84 et F-86, Lockheed proposa une version polyvalente, le F-104G, avec une structure renforcée, une électronique augmentée, et plus de possibilités d'emport de charges externes.

Le F-104G remporta le marché face au Mirage III et fut construit sous licence en Allemagne. D'autres pays européens allaient suivre : Belgique,



V-22 Osprey Photo Ph Wodka-Gallien

Hollande, Norvège, Danemark et Italie. L'Italie, le Canada et le Japon allaient également acheter et construire sous licence des versions légèrement différentes du F-104. Un total de 2406 F-104 furent construits, confirmant la pole position de l'industrie américaine.

Mais l'acquisition des F-104G cachait des méthodes commerciales fort douteuses ! Il en découla un scandale international, faisant suite à un système de corruption et de commissions organisé lors de la négociation de ventes d'appareils aéronautiques. Il a eu des conséquences politiques en Allemagne, en Italie, aux Pays-Bas et au Japon, de nombreux hommes politiques ayant été contraint à la démission.

Le second contrat du siècle : le F-16

Le Programme LWF (chasseur léger) a été initialisé aux USA en 1971 pour concevoir un avion de moins de 9 tonnes, de taille réduite, offrant une grande manœuvrabilité et une bonne capacité d'accélération, faisant suite à l'expérience de la guerre du Viêt-Nam pendant laquelle les conditions de combat tournoyant et de supériorité aérienne se sont révélées nécessaires.

C'est dans ce cadre qu'un démonstrateur a été commandé à General Dynamics, le YF-16. Les besoins de l'US Air Force étaient de plus de mille appareils et donnait un signal clair de l'engagement américain aux autres pays qui cherchaient alors un remplaçant au F-104.

Début juin 1975, face à la compétition des Mirage F1, Saab 37 Viggen et YF-17 de Northrop, 4 pays européens ont retenu le YF-16 dans ce second Marché du Siècle, avec une commande initiale de 350 exemplaires. Différents accords furent signés pour mettre en place la production sous licence du F-16.

Commandé par plus de vingt pays différents, construit sous licence en Turquie, Corée du Sud, et en Belgique et Pays Bas, le F-16 est en 2024 l'avion de chasse le plus utilisé dans le monde avec 16 % de la flotte de combat mondiale.



Himars - Photo Lockheed Martin

Le troisième contrat du Siècle : le F-35

Les règles établies par les États-Unis pour le F-35 visent à protéger de nombreuses technologies. Elles sont de ce fait complètement déséquilibrées en faveur des États-Unis, les compensations industrielles et les transferts de technologies sont très limitées pour les pays partenaires.

« Le « rêve américain » étant de coopérer avec les États-Unis, c'est penser et espérer bénéficier d'avancées technologiques et industrielles significatives et pouvoir accéder au marché américain de la défense de l'intérieur. La réalité est malheureusement beaucoup plus nuancée et les mécontentements et déceptions sont nombreuses.

Du côté européen, ce qui est frappant dans ce programme c'est le haut niveau d'investissement consenti par deux des principaux pays signataires de l'ETAP, le Royaume-Uni et l'Italie : trois milliards d'euros (depuis 2001 et jusqu'à la livraison des premiers avions). Cet effort sera éventuellement réévalué selon l'évolution du programme et de son coût total. Ce qui est sûr, c'est qu'avec un tel engagement, les deux pays sont liés pour plus d'une décennie à un projet américain qui n'est pas bénéfique, en termes industriels et technologiques, à la base industrielle et technologique de défense européenne (BITDE).

Que ce soit en termes de contrats ou de transferts de technologie, les retours sont loin d'être satisfaisants

et ont été la cause de mécontentements qui ont aussi concerné le Canada, la Norvège et la Turquie. Les sommes investies dans le F-35 feront inévitablement défaut à tout projet européen éventuel de « systèmes aériens de combat futurs ». »

Lockheed-Martin est donc dans une position dominante dans la partie européenne de l'OTAN, et le restera au-delà de 2030, avec de l'ordre de 50 % des avions de chasse de ces armées de l'Air, avec les F-16 modernisés et F-35, face aux appareils « locaux » Eurofighter Typhoon, Dassault Rafale, et Saab Gripen. La même suprématie est constatée au Moyen Orient parmi les alliés des USA et en Asie, où seule l'Inde résiste encore à la marée !

Les C-130 et les avions de mission

La prééminence américaine est aussi celle des avions de transport C-130, des appareils de guet aérien AWACS et des hélicoptères de combat (Apache) et de transport (Black Hawk) qui sont largement diffusés au sein des forces des pays alliés aux USA. En revanche, il n'y a pas eu de réciprocité, la sélection par l'US Air Force de l'avion européen A 330 en tant que ravitailleur en vol a été rejetée au profit de son concurrent Boeing 767. Seule exception, l'US Coast Guard qui a acquis avions et hélicoptères européens.

Les marchés des Forces terrestres : M47 / M48 / M60 / M1 Abrams

Si pendant les premières années de la Guerre Froide, de nombreux chars Patton (M-47, M48 et M60) ont été livrés aux pays de l'Otan,

la renaissance des industries de défense terrestre a permis de les remplacer par des matériels développés et produits en Europe (AMX30, Leclerc, Leopard 1 et 2, Challenger 2, au Moyen-Orient Israël (Merkava) et en Asie Japon (T10) et Corée du sud (K 1, K 2). En réaction, à l'instar des grands groupes industriels américains, General Dynamics Land System a acquis des industriels européens en Suisse (Mowag), Autriche (Steyr), Espagne (Santa Barbara) et Grande-Bretagne pour constituer un puissant groupe en concurrence sur les marchés nationaux.

Exportation des navires

Coopération avec Navantia (Espagne)

N'exportant pas de navires de surface ni de sous-marins, sauf certaines frégates de l'US Navy d'occasion, les industriels se concentrent sur des ensembles C4I, électronique et systèmes d'arme, ainsi que les ensembles propulsifs à intégrer sur des coques construites par des chantiers étrangers, en particulier espagnols. C'est ainsi que Navantia, conçoit BPC, destroyers, frégates et sous-marins dont une grande partie de la valeur ajoutée est fournie par des industriels US, dont Lockheed Martin, puis les vend (ou vend des licences) à des pays dont l'Australie, la Norvège, le Turquie.

Le coup de Trafalgar nommé AUKUS

En 2016, le gouvernement australien signe avec Naval Group un contrat de 34,3 milliards d'euros (réévalué plus tard à 56 milliards d'euros), la part française finale s'élevant au maximum à 8 milliards d'euros, environ 25% du coût total, pour la construction de douze sous-marins à propulsion classique version classique dérivée du programme français de sous-marins nucléaires Barracuda pour remplacer les six sous-marins australiens Collins qui arriveraient en limite d'âge en 2032.

La France accepte ainsi que l'Australie puisse construire en totale souveraineté des sous-marins au-delà des douze sous-marins du programme initial. Ce partenariat stratégique est prévu pour une période de 50 ans. La crise éclate en septembre 2021, lorsque le Premier ministre australien met fin au contrat avec Naval Group au profit de la nouvelle alliance AUKUS. Ce sont les États-Unis qui fourniront à l'Australie huit sous-marins nucléaires d'attaque. L'indemnisation pour rupture de contrat accordée à Naval Group de 555 millions d'euros au groupe industriel français ne rétablira pas la confiance entre les trois États anglo-saxons (Australie, Grande-Bretagne, USA) et les industriels français. Par ailleurs, l'abandon de la filière française occasionne un retard important aux plans d'équipement de la Marine australienne

Conclusion :

La BITD US est évidemment au service des ambitions géopolitiques du pays, qui entend rester la première puissance mondiale, malgré l'émergence de la Chine Populaire.

Les exportations américaines d'armement ont atteint le niveau record de 238 milliards de dollars en 2023, en hausse de 16% par rapport à 2022. Parmi les « bons » clients pour ces prises de commandes de 2023, la Pologne (30 milliards), l'Allemagne (11,5 milliards), la Corée du Sud (7 milliards), l'Australie (6 milliards) et le Canada (5,9 milliards). Compte tenu de la situation géopolitique et sécuritaire en Europe, il ne fait aucun doute que le cru 2024 sera encore supérieur.

Mais le maintien en condition opérationnelle des matériels déjà livrés et en service, y compris la livraison de pièces de rechange reste une importante rente annuelle rémanente de 157,5 milliards de dollars, et dont un éventuel blocage permet de s'assurer de la fidélité politique des pays.

Au-delà de la métaphore sur Béhémot, il y a 2 500 ans, Athènes avait confisqué à son profit le trésor de la Ligue de Délos pour financer ses aventures guerrières. L'espoir de la BITD US est de détruire l'esprit d'innovation des concurrents outre-mer, et de n'y laisser subsister que des sous-traitants ou des filiales, se basant sur l'inféodation des pays qualifiés « d'ami » pour empêcher du mieux possible le renforcement de leurs propres capacités industrielles de défense.

Sous-marin nucléaire d'attaque
USS Jimmy Carter - Photo US Navy



(1) Béhémot est une créature biblique mentionnée dans le *Livre de Job* (40 :10-19). Métaphoriquement, le nom désigne toute entité particulièrement puissante. Ici, nous désignons la Base Industrielle et Technologique des États-Unis.

(2) L'union entre Athènes et ses provinces est passée de « mutuellement consentie » à « maintenue par la force ». Cette nouvelle configuration se traduit par une centralisation du pouvoir, avec un transfert de l'autorité judiciaire vers Athènes.