

Les États-Unis ont-ils une stratégie sur l'industrie européenne de l'armement ?

Par Jean-Paul Hébert, Ecole des hautes études en sciences sociales, ancien membre du conseil économique de la défense (1999-2003)

OUI : LES ETATS-UNIS ONT UNE STRATÉGIE INDISSOLUBLEMENT ÉCONOMIQUE ET POLITIQUE.

Les Etats-Unis ont été plus rapides que les Européens à adapter leur appareil de production militaire au nouvel état du monde et, de 1993 à 1997, ils ont réalisé une formidable concentration qui a fait émerger trois groupes géants : Boeing, Lockheed-Martin et Raytheon. Ils ont pu caresser le rêve de la domination absolue sur le marché mondial des armements, illustré par l'article fameux d'Ethan Kapstein " *vers un monopole américain du commerce des armes* " (1).

Toutefois les réactions européennes – notamment les britanniques – leur ont fait prendre conscience du risque qu'ils encouraient, à vouloir passer, en force et susciter des " compétiteurs désespérés ". Leur tactique a donc été infléchie vers la multiplication d'accords ad hoc, c'est-à-dire de " petites " coopérations, de sous-traitances, de négociations commerciales limitées, de prises de contrôle de faible montant, tissant un réseau de nature à limiter les marges de manœuvre des industries européennes.

Cette tactique devient à la fin des années 90 une tactique de liens renforcés avec, par exemple, les offres de Lockheed-martin et de Northrop Grumman à Airbus pour des projets d'avions ravitailleurs et d'avions de surveillance ou le succès de l'alliance Thomson-CSF – Raytheon pour les systèmes de défense arienne de l'OTAN (2).

A ce moment, les entreprises européennes sont encore très dispersées, entre les principaux pays, et à l'intérieur même des pays. La possibilité d'une prise de contrôle capitalistique est réelle. Mais les concentrations européennes de la période 1998-2000 relancent la donne : l'émergence des trois grands groupes européens ; EADS, BAE Systems et Thales met pour un temps ces entreprises à l'abri des offensives financières. Du coup l'ensemble aéronautique – espace – électronique se trouve relativement protégé.

(1) : In *Foreign Affairs*, mai juin 1994.

(2) : Voir Jean-Paul HEBERT, " La consolidation de l'Europe de l'armement face au défi transatlantique ", *Cahier d'Etudes stratégiques*, N°30, mai 2001, 152 pages et Jean-Paul HEBERT, 2001 : *L'Europe de l'armement en panne ?*. *Cahier d'Etudes stratégiques*, N°34, Paris, 2002, 184 pages.

(3) : *les echos* 27 octobre 2003

Les entreprises américaines vont donc adopter une stratégie de contournement industriel en jetant leur dévolu sur les secteurs de l'armement terrestre et naval ainsi que sur les équipementiers et les motoristes. Quelques faits :

Dans le secteur des armements terrestres, l'autrichien Steyr est passé sous contrôle de General Dynamics, le suisse Mowag sous celui de General Motors l'espagnol Santa Barbara sous celui de General Dynamics encore, malgré les liens de Santa Barbara avec le groupe allemand Krauss Maffei Wegmann (KMW) qui apparaissait comme le " repreneur naturel " de la firme espagnole en difficultés. La même année, c'est au tour du suédois Saab (dont pourtant BAE Systems détient 35% du capital) d'annoncer la vente de sa filiale d'armement terrestre, Bofors Weapons Systems AB à l'américain United Defense, filiale du groupe Carlyle, dont les liens personnels et financiers avec les services américains ont été maintes fois exposés. L'avenir même de KMW est loin d'être défini puisque Siemens (49%) veut se désengager et que les pourparlers avec Rheinmetall sont au point mort.

Par ailleurs les chantiers navals allemands ont fait l'objet d'une opération surprise et HDW est passé sous contrôle du fonds américain OEP qui, après avoir d'abord annoncé son intention de revendre sa participation, s'est finalement installé en opérateur industriel stable.

Le secteur des motoristes vient d'être lui aussi l'objet de prises de contrôle significatives : après Fiatavio passé sous l'emprise de Carlyle, c'est l'allemand MTU qui est repris par le fonds américain KKR. L'espagnol ITP est annoncé comme à céder et Carlyle et KKR ont déjà fait des offres. Autant dire que les problèmes d'autonomie deviennent sérieux car ITP participe au consortium qui motorisera l'airbus gros porteur A 380, mais il participe aussi à la motorisation de l'avion de transport A400M et de l'hélicoptère Tigre. (3)

Qu'à travers ces prises de contrôle, les groupes américains cherchent à réaliser des opérations financières, personne n'en doute. Mais comment ne pas voir que ce faisant, les incrustations américaines dans le tissu européen de l'armement s'étendent et rendent plus difficile demain la réalisation des concentrations nécessaires. Car limiter l'autonomie des moyens industriels de l'Europe de la défense est un des objectifs de la stratégie américaine. ■