

## LE SYSTEME AMERICAIN DE PRODUCTION D'ARMEMENT : LOIN DU LIBERALISME

La décision du pentagone de suspendre le contrat d'avions ravitailleurs avec Boeing qui a été prise à la suite de la pression de la commission des forces armées du sénat peut-elle être lue comme un affaiblissement du soutien traditionnellement apporté par le pentagone et l'administration américaine aux firmes d'armement nationales et comme un gage donné à la concurrence européenne ? Une lecture en termes d'analyse libérale basique pourrait le laisser penser et conduirait à envisager que, étant donné les propositions moins coûteuses que EADS a transmis aux autorités américaines, sur la base d'un airbus adapté, la firme européenne pourrait se voir attribuer le contrat aujourd'hui suspendu. mais une telle lecture est en fait assez éloignée de la réalité.

La décision de suspension du pentagone répond à plusieurs facteurs : tout d'abord, les enjeux électoraux internes : pour la commission sénatoriale, il s'agit de marquer le terrain face à la candidature de George Bush, aujourd'hui revigorée par une amélioration de la situation économique.

mais surtout, cette décision doit être replacée dans le mode de régulation interne du système américain de production d'armement. Avec le mouvement de concentration de la période 1996-1997, le nombre de producteurs d'armements s'est réduit de façon très marquée : on a vu disparaître, ou être absorbé, ou sortir du créneau de production des constructeurs d'avions aussi connus que Grumman, Vought, General Dynamics, Rockwell, McDonnell Douglas.<sup>1</sup> et, si l'on met à part Northrop Grumman constructeur du bombardier B-2A Spirit et de l'avion de surveillance E-2 Hawkeye, il n'y a plus aujourd'hui aux Etats-Unis que deux constructeurs d'avions de combat : Boeing d'une part (avec les AV-8B+ Harrier II plus, F/A-18E/F Super Hornet, F-15 Eagle, B-1B Lancer)<sup>2</sup> et

---

<sup>1</sup> cf. Mark Lorell et Hugh Levaux, *The cutting edge. A half century of U.S. Fighter aircraft R&D*, Rand, Santa Monica, 1998, 220 pages.

<sup>2</sup> à l'origine les Harrier, F-18, C-17 et F-15 sont des appareils construits par McDonnell Douglas société absorbée par Boeing en 1997 et le bombardier B-1 était construit par la division avion de Rockwell, absorbée par Boeing en 1996. Le F-16 était construit par General Dynamics dont la division avion est reprise par Lockheed en 1992. le E-2 Hawkeye était un avion de Grumman absorbé par

Lockheed-Martin d'autre part (avec le F-35 (ex-JSF), F/A-22 Raptor, F-16C/D Fighting Falcon, F-117A Nighthawk, ainsi que les avions de transport C-5 Galaxy, C-130 Hercules, C-14 Starlifter et C-27J Spartan et l'avion de patrouille maritime O-3 Orion).

Du coup, la compétition interne au système américain entre Boeing et Lockheed-Martin est particulièrement marquée et Lockheed-Martin n'avait pas hésité par exemple en juin 2003 à porter plainte contre Boeing pour des irrégularités dans la soumission pour un contrat spatial<sup>3</sup> ce qui s'était conclu par la perte du contrat pour Boeing.<sup>4</sup> L'abondance de crédits que le pentagone offre aux firmes américaines du secteur développe évidemment des tentations de surfacturations que le système américain combat par des procès périodiques et médiatisés : Le système français de production d'armement, dans son fonctionnement classique, internalisait cette régulation : les firmes n'avaient pas intérêt à tenter de majorer indûment des marges par ailleurs assurées, dans un ensemble où la prégnance de la DGA rendait difficile le fait de s'affranchir sans encombre des règles tacites du système. Le système américain n'internalise pas de la même façon les contraintes et régulations. Au contraire, il externalise et rend ostensible, sinon ostentatoire, les décisions de rétorsion : c'est ainsi que en 2003, Lockheed-Martin a payé une amende de 1,4 million de dollars pour des surfacturations de la société Loral en 1992.<sup>5</sup> Newport News Shipbuilding (groupe Northrop Grumman) est visé par une plainte du pentagone qui pourrait lui coûter 200 millions de dollars et Northrop Grumman a accepté de payer 111 millions de dollars pour une plainte contre TRW (absorbé par Northrop Grumman en 2002).<sup>6</sup> et l'on sait que, périodiquement, de telles séries de décisions sont prises par l'administration américaine : on n'a pas oublié l'opération « vents mauvais » au terme de laquelle le

---

Northrop en 1993. Boeing produit également l'avion de surveillance E-3 Awacs, l'avion de transport C-17 Globemaster, le ravitailleur KC-135 Stratotanker, l'avion d'entraînement T-45 et le prototype de convertible V-22 Osprey,

<sup>3</sup> AFP 10 juin 2003

<sup>4</sup> pour remporter le marché, des employés de Boeing avaient subtilisé des dossiers internes du concurrent Lockheed-Martin. AFP 2 décembre 2003

<sup>5</sup> AFP 3 février 2003. Loral a été absorbé par Lockheed-Martin en 1996. Voir Jean-Paul Hébert / Laurence Nardon, *Concentration des industries d'armement américaines : modèle ou menace ?*, Cahier d'Etudes stratégiques, N°23, juin 1999, 154 pages.

pentagone, en 1988, avait suspendu plus d'un milliard de dollars de paiement suite à la démonstration de surfacturations et d'ententes.<sup>7</sup> Peu de temps auparavant en 1985, la marine américaine avait mis fin à ses contrats avec General Dynamics en raison de ses pratiques commerciales « anormales et cyniques ».<sup>8</sup> Pour autant, les firmes américaines ne sont jamais enfermées dans des situations sans issue et l'administration américaine sait tempérer ces actions de rétorsion par des distributions de crédits significatives : Boeing vient ainsi de bénéficier en fin d'année 2003 d'un remboursement de 1,1 milliard de dollars par les services fiscaux.<sup>9</sup> La firme de Chicago a également décroché une commande de l'US Navy de 210 avions F/A-18 super Hornet pour 9,6 milliards de dollars.<sup>10</sup> De leur côté, Northrop Grumman et General Dynamics sont les bénéficiaires d'un contrat de 9 milliards de dollars pour la construction de six sous-marins nucléaires d'attaque.<sup>11</sup>

c'est dire que l'administration américaine conjugue pour la maîtrise de son système de production d'armement le bâton de décisions éventuellement brutales et la carotte de crédits substantiels, bien loin d'un fonctionnement libéral orthodoxe.

Jean-Paul Hébert

---

<sup>6</sup> AFP 3 février 2003 et 9 juin 2003

<sup>7</sup> cf. Arié Zacks, *L'affaire des pots-de-vin du Pentagone*, GRIP, Bruxelles, Dossier « notes et documents », N°132, avril 1989, 28 pages

<sup>8</sup> cf. Jean-paul Hébert, *Les ventes d'armes*, Editions Syros, Paris, 1988, 184 pages. (page 42).

<sup>9</sup> AFP 25 novembre 2003

<sup>10</sup> La tribune 31 décembre 2003. L'US Navy avait déjà acheté 222 super hornet en 2000. Le contrat de 2003 prévoit 30 options supplémentaires ce qui porterait le contrat à 11 milliards de dollars.

<sup>11</sup> AFP 15 août 2003