

## LES RELATIONS TRANSLANTIQUES ET LE JSF

Par Amélie DREVET/ Assistante de recherche à l'Institut de relations internationales et stratégiques (IRIS)

À quelques rares exceptions près, les programmes de défense nationale font rarement la Une des grands quotidiens. Pourtant, outre-manche, il en est un qui est en passe de battre tous les records de présence dans la presse nationale. Que ce soit la BBC, le *Times*, ou le *Daily Telegraph*, tous, ces dernières semaines, se sont emparés de l'« affaire JSF » et de la querelle ouverte qui oppose les Etats-Unis à son allié indéfectible. Et cette affaire de faire l'unité nationale ; que ce soit au gouvernement, notamment au MoD, dans les différents corps d'armée, dans les rangs de la majorité ou sur les bancs de l'opposition, la question occupe les esprits et inquiète. Il en va de l'indépendance et de la souveraineté nationale. Il en va également de la « relation spéciale » qui unit les deux alliés transatlantiques, du soutien que l'un apporte à l'autre et de la confiance que les Britanniques considèrent pouvoir obtenir en retour. Coopération entre partenaires égaux *versus* suivisme aveugle, voilà en résumé le dilemme britannique. À l'occasion du programme JSF, le Royaume-Uni semble avoir fait son choix et réclame de la part des Etats-Unis une plus grande considération et des marques de confiance. Faute de les avoir reçues, après un intense lobbying auprès de Georges W. Bush et suite au coup de grâce porté par l'administration américaine au sujet de la construction du deuxième moteur (le F-136, construit en partenariat par GE et Rolls-Royce), les Britanniques adoptent peut-être le ton le plus ferme qu'ils n'aient jamais utilisé dans leur collaboration avec les Américains. Ils menacent tout bonnement de se retirer du projet. Coup de bluff ou véritable coup de poing sur la table ? Les Britanniques ont-ils aujourd'hui une porte de sortie, une solution de rechange ? Et s'ils décident de mettre leur menace en pratique, quelles conséquences pour la collaboration anglo-américaine ? Il faut également prendre en compte le fait que d'autres pays membres de l'UE font partie du programme JSF et le mécontentement n'est pas l'apanage des anglo-saxons. L'Italie et la Norvège ont publiquement fait état d'un certain agacement et d'un éventuel retrait si leurs exigences ne sont pas satisfaites. Le MoU que tous les pays partenaires doivent signer en décembre prochain pour amorcer la phase de « Production, Sustainment and Follow-on Development » relance le débat avec encore plus de vigueur et crispe les

attitudes. Outre l'aspect anglo-américain, il y a donc une facette européenne à l'affaire. Les enjeux s'étendent au-delà des « relations spéciales » et concernent également l'Europe de la Défense.

### ***Historique du programme***

Le programme JSF avait été annoncé comme relevant d'un changement fondamental dans l'attitude américaine à l'égard des projets de coopération en matière d'armement. En 2001, lors de la signature de l'accord entre les Etats-Unis et le Royaume-Uni, le DoD promettait en effet le meilleur programme de collaboration internationale jamais mis en place : le projet devait permettre d'améliorer l'interopérabilité au sein de l'OTAN, de maintenir une base industrielle transatlantique forte et de fournir aux Etats-Unis et à ses alliés un meilleur accès aux technologies clés permettant de satisfaire leurs besoins en terme de défense<sup>1</sup>. Du côté britannique, on pensait promouvoir l'interopérabilité et le partenariat transatlantiques tout en améliorant la capacité militaire européenne<sup>2</sup>. En 2001, cela faisait déjà six ans que les Américains démarchaient les différents pays européens ayant précédemment participé au programme F-16. Les arguments promus par la super-puissance étaient financiers (grâce à l'effet de série, le JSF devait être l'avion de combat le moins cher jamais produit), capacitaires (les Etats-Unis promettaient un avion on ne peut plus performant), opérationnels (simplification logistique lors d'interventions multinationales) et industriels (les entreprises des pays participant seraient toutes égales devant le principe de compétition appliqué au cours du programme).

Du côté américain, le projet répondait avant tout à des besoins financiers. On souhaitait moderniser l'aviation de trois des armées (US Air force, US Navy, US Marine corps) mais, en 1993, l'étude « Bottom-Up Review » concluait que la conduite de trois projets séparés n'était pas abordable. En 1995 naissait donc le programme JSF

---

<sup>1</sup> « U.S., U.K. Sign Joint Strike Fighter Agreement », *US Department of Defense*, 17 janvier 2001.

<sup>2</sup> « MoD Moves Forward With United States On Joint Strike Fighter Programme », *UK Ministry of Defence*, 17 janvier 2001.

qui prévoyait la construction de trois versions différentes déclinées d'un même avion pour répondre aux différents besoins opérationnels des trois armées tout en réduisant les coûts de conception, de production et de soutien logistique. Il est donc prévu que l'US Air Force soit équipée avec la version CTOL (avion à décollage et atterrissage conventionnels), l'US Navy avec la version CV (décollage catapulté et atterrissage vertical pour pouvoir être opéré depuis les porte-avions) et l'US Marine Corps avec la version STOVL (avion à décollage court et atterrissage vertical) qui sera également celle achetée par les Britanniques.

1. Les Britanniques furent les premiers à intégrer le projet, une solution naturelle au vu de la forte coopération anglo-américaine dans ce domaine : le Royaume-Uni et les Etats-Unis collaboraient notamment déjà en matière de furtivité via le programme DARPA ASTOVL qui fusionna dès 1995 avec le programme JSF. Alors en train d'étudier les différentes solutions de remplacement des *Sea Harriers* de la Royal Navy et les *Harriers GR7* de la RAF, les Britanniques accueillirent avec un très bon œil l'acquisition d'un seul et même avion pour les deux corps d'armée. Non seulement cela permettrait une meilleure interopérabilité avec les Etats-Unis et les autres pays européens acquéreurs mais la coopération au sein de la « Joint Force Harrier » (anciennement « Joint Force 2000 » et initiée le 1 avril 2000 suite à la *Strategic Defence Review* de 1998) en tireraient également des bénéfices. Le principe régissant l'attribution des contrats (compétition équitable en lieu et place de retours industriels garantis et prédéfinis) devaient aussi permettre aux industries britanniques de tirer confortablement leur épingle du jeu malgré l'écrasante domination attendue de la part des Américains. Pour toutes ses raisons et aussi parce qu'il était parfaitement opérable avec les équipements britanniques existants, le JSF s'imposa donc rapidement comme la meilleure solution face à ses concurrents français et européen. Le mois de décembre 1995 voyait donc la signature du MoU pour la phase de démonstration et de conception (CDP) et, en 2001, les Britanniques choisissaient officiellement le JSF signant un accord de principe

visant à garantir au Royaume-Uni la capacité d'opérer et d'assurer la maintenance de l'appareil durant ses années de service. Avec une participation à hauteur de 200m\$ pour la phase CDP et de \$2 milliards pour la phase SDD (« System Development and Demonstration »), le Royaume-Uni est donc devenu partenaire de niveau 1 dans le programme, un statut qui devait lui permettre de peser lors des prises de décision. À termes, le Royaume-Uni envisage l'achat de 150 appareils de la version STOVL également prévue pour les Marine Corps.

Les raisons qui ont motivé les Britanniques à participer au projet se retrouvent également chez les autres pays participant. Le programme JSF compte aujourd'hui 7 partenaires non-US outre notre voisin d'outre-manche : l'Italie, la Norvège, les Pays-Bas, la Turquie, l'Australie, le Canada et le Danemark. Tous ont motivé leur choix au nom du faible coût de l'appareil, de son interopérabilité et des opportunités industrielles qui en découleraient.

### *Des déboires à n'en plus finir*

Aujourd'hui pourtant le JSF n'en finit pas de connaître des déboires. Des problèmes au niveau même de la conception et des problèmes en terme de collaboration avec les partenaires internationaux jettent ainsi de sérieux doutes quant à la réussite du projet.

En matière de conception, les premiers soucis ont concerné la version STOVL et son poids trop important, limitant de fait la portée opérationnelle des appareils et le nombre d'armes qu'ils peuvent transporter. Ce problème de poids a entraîné un retard d'un an et un surcoût de \$7 milliards. Il est officiellement résolu bien que l'agence indépendante de test du Pentagone ait affirmé l'an dernier que les changements apportés ne seront vraisemblablement pas suffisants<sup>3</sup>. Aujourd'hui plusieurs commentateurs prédisent également une augmentation des coûts de production dus à la

---

<sup>3</sup> Spiegel, Peter, in *The Financial Times*, 30 janvier 2005.

pénurie actuelle de Titanium<sup>4</sup>, le matériau principal et indispensable du futur JSF ; très résistant, il permet aussi de contrôler le poids de l'appareil en raison de sa légèreté. Nul doute que si Lockheed Martin ne peut disposer de la quantité de Titanium nécessaire et est amené à le remplacer par un autre matériau, les problèmes de poids vont à nouveaux faire surface.

La dernière inquiétude a émergé d'une investigation conduite par le « Government Accountability Office » – l'organe de contrôle financier du Congrès – qui a appelé le gouvernement à ralentir le financement du programme mené par Lockheed Martin. Selon le GAO, un trop grand nombre de risques persiste et il est vraisemblable que le calendrier et les coûts actuellement envisagés ne seront pas respectés. Une mauvaise nouvelle pour le JSF qui compte déjà plusieurs années de retard par rapport à la date d'entrée en service qui avait été originellement prévue.

En terme de collaboration, plusieurs problèmes se posent. Les Britanniques semblent à l'heure actuelle être les plus fervents critiques de la façon dont les Américains gèrent le projet. Ils ont en effet matière à mécontentement. Leur problème majeur relève des difficultés que fait le Congrès à propos des transferts de technologies. L'attitude ultra protectionniste des Américains dans ce domaine est bien connue et le Royaume-Uni avait depuis longtemps envisagé les difficultés qu'il pourrait rencontrer en la matière<sup>5</sup>. Cependant, il n'imaginait probablement pas devoir se battre à ce point ni que cela serait si laborieux. Depuis 2001, en effet, l'accord bilatéral originel permettant le transfert de technologies a été amendé pas moins de neuf fois. Les progrès accomplis le sont donc au compte-goutte et le Royaume-Uni pourrait attendre encore plusieurs années avant d'obtenir l'assurance de pouvoir opérer et entretenir l'avion de manière indépendante. Une situation inacceptable aux yeux des Britanniques. Le MoD et le Parlement font donc de la résolution de ce problème la condition *sine qua non* de toute participation à la phase de production et de soutien qui doit débiter l'an prochain. Ce

---

<sup>4</sup> Murphy, James, in *Jane's Defence Weekly*, 1 mars 2006.

<sup>5</sup> Cf. Defence Committee, Session 2000-2001, *Ninth Report – Major Procurement Projects*, publié le 9 mai 2001. Disponible sur <http://navy-matters.beedall.com/jca1.htm>

problème n'est d'ailleurs pas que celui des Britanniques. Les Norvégiens et les Italiens s'en plaignent également. Ainsi, lorsque l'Italie et le Royaume-Uni plaident pour héberger sur leur sol une unité d'assemblage final, ils y voient un moyen d'avoir accès à certaines technologies et données concernant l'appareil sans avoir à passer par des entreprises américaines. Mais c'est aussi un moyen d'assurer des retours conséquents pour leur industrie. Car le principe d'attribution des contrats, bien qu'annoncé dès le début du projet ne fait pas que des heureux. Sans surprise, l'industrie américaine domine en effet considérablement le projet. Aussi l'Italie et la Norvège se disent-ils insatisfaits des opportunités dont bénéficient leur industrie nationale, les Norvégiens allant jusqu'à faire valoir qu'une clause de leur accord bilatéral avec les Américains leur permet de se retirer du projet si les contrats emportés sont jugés insuffisants<sup>6</sup>. Le problème se pose aussi chez les Britanniques mais dans une autre perspective. L'industrie britannique s'est en effet relativement bien imposée dans le programme. BAE Systems est ainsi « partenaire privilégié » dans l'équipe de Lockheed Martin et Rolls-Royce participe à hauteur de 11% dans la construction du moteur F-135 et à hauteur de 40% dans celle du F-136. Jusqu'à la fin 2005, les Britanniques pouvaient donc se juger satisfaits des retours industriels. Mais c'était sans compter le coût de la guerre en Irak et le besoin pour l'administration américaine d'effectuer des suppressions dans son budget. Ainsi, en février dernier les Américains décidaient-ils de supprimer le financement du moteur F-136 construit par GE et Rolls-Royce, décision qui provoqua un tollé dans les sphères officielles britanniques et ce à deux niveaux : non seulement les Américains ont supprimé le moteur « britannique » mais ils n'ont pas non plus consulté leur partenaire outre-atlantique sur la question alors que le niveau d'engagement des Britanniques dans le programme pouvait largement le leur laisser espérer. Aujourd'hui l'abandon de ce second moteur est largement remis en question par le Congrès ; il y a les sénateurs dont la circonscription compte des employés de GE ou de Rolls-Royce et ceux qui voient dans la construction d'un

---

<sup>6</sup> Epps, Ken, in *The Ploughshares Monitor*, Summer 2002, volume 23, no. 2.

deuxième moteur un élément compétitif qui permettra des économies (ou au moins le contrôle des coûts) sur le long terme mais il y a aussi ceux qui craignent des problèmes techniques clouant les avions au sol et ceux qui s'inquiètent de la réaction des Britanniques et de l'avenir de la « relation spéciale ». La Commission des Forces Armées a donc tenu des auditions sur le sujet les 14 et 15 mars 2006 et a entendu les représentants des différents pays partenaires, des grandes industries participant au projet et des différents corps d'armée américains. Le sujet des auditions était le moteur Rolls-Royce mais Lord Drayson, le ministre britannique des acquisitions, en a profité pour aborder le problème des transferts de technologies, lançant de fait un ultimatum aux Etats-Unis, déclarant que le Royaume-Uni ne signerait pas le MoU en décembre si il n'a pas l'assurance de pouvoir opérer l'appareil de façon indépendante (les australiens se sont également exprimé en ces termes<sup>7</sup>). De ces auditions il est ressorti que le Congrès était largement partagé vis-à-vis du futur du second moteur et la balance pourrait bel et bien pencher en faveur des Britanniques même si les raisons d'un tel rebondissement seraient vraisemblablement plus économiques et intra-américaines que probritanniques. De plus, le sauvetage du F-136 pourrait bien ne pas sonner le glas des inquiétudes britanniques. Washington doit faire des économies et les rumeurs actuelles parlent d'un abandon total de la version STOVL destinée aux Marines et à la Royal Navy dans le cas d'un refus du Congrès de valider le budget présenté par l'administration. Lors de sa visite à Washington en février 2006, le député britannique conservateur Liam Fox s'était fait l'écho de ces rumeurs, démontrant ainsi leur poids et l'inquiétude qu'elles faisaient naître sur les bancs de la Chambre des Communes. Et, lors de l'audition de Gordon England (vice secrétaire américain à la Défense), ces rumeurs ont pris un peu plus de consistance, l'Américain déclarant qu'une étude avait été menée à ce propos et qu'il avait espéré ne pas avoir besoin de cette troisième version. La petite phrase a son importance et peut être lue de deux manières. Tout d'abord elle peut prouver que l'abandon de la version STOVL a bel et

---

<sup>7</sup> De Briganti, Giovanni, « UK Leads Growing Backlash Against JSF », sur [www.defense-aerospace.com](http://www.defense-aerospace.com), 16 mars 2006.

bien été envisagé et que la situation des Britanniques pourrait devenir encore plus catastrophique tant au niveau opérationnel (ils se retrouveraient sans avion) que politique (l'abandon de « leur » version démontrerait une fois de plus et de manière flagrante le peu de considération que les Américains ont pour eux). On peut aisément imaginer les réactions des parlementaires britanniques et le coût politique que Tony Blair devra payer.

### *Le front européen*

On peut peut-être considérer le programme JSF comme la dernière tentative en date des Américains d'affaiblir ou tout du moins de contrecarrer la construction d'une Europe de la défense et de l'armement. L'ancien Conseiller à la Sécurité nationale de Jimmy Carter, Zbigniew Brzezinski, disait d'ailleurs qu'« une Europe émergente dans le domaine militaire serait un concurrent formidable pour les Etats-Unis. Inévitablement, elle constituerait un défi pour l'hégémonie américaine. Une Europe politiquement forte, qui ne serait plus militairement dépendante des Etats-Unis, mettrait nécessairement en cause la domination américaine et limiterait la suprématie des Etats-Unis à la région du Pacifique. »<sup>8</sup> Aussi les Américains ont-ils mis en place une politique tout à fait pragmatique et constante vis-à-vis de la construction européenne : « il s'agit d'assurer la prééminence américaine et de saboter toute tentative d'émancipation européenne dans le domaine de la planification et du commandement opérationnels d'une part, et dans celui des bases technologiques et industrielles autonomes de l'autre. »<sup>9</sup> On peut penser que le programme JSF correspond parfaitement à cette intention et ce à plusieurs niveaux. Outre le besoin de partager les coûts, il pourrait en effet s'agir pour les Américains de disperser l'effort européen en aspirant les capitaux qui auraient pu être investis dans de futurs

---

<sup>8</sup> Intervention de Vincze, Hajnalka, chercheur indépendant, au colloque sur « The Role of Central Europe in EU Security Policy », organisé par NETE/CIFE, Institut Français à Budapest, le 27 janvier 2006. Transcription disponible sur <http://www.amees.com/article997,997.html>

<sup>9</sup> *Ibid.*

programmes de défense européens et en affaiblissant l'interopérabilité croissante des forces européennes. Il pourrait aussi être un moyen de maintenir la dépendance des Européens vis-à-vis des technologies américaines et de contrecarrer tout renforcement de l'industrie européenne puisqu'il était évident dès le début du programme que les entreprises de défense américaines se tailleraient la part du lion. Si les intentions de retrait ne sont pas suivies d'action alors l'entreprise américaine aura été un succès puisque le fort coût du programme JSF empêche de fait les Britanniques et les Italiens d'investir plus avant dans les programmes européens (tels le Typhoon et la R&D). Pour s'en convaincre, il suffit de comparer les sommes investies dans les différents programmes : plus de \$4 milliards pour le JSF (entre les pays européens participant) contre €400 millions pour le Neuron. De plus, les Américains sont parvenus jusqu'à très récemment à empêcher la naissance de tout front commun européen notamment en décidant d'entrée de jeu de négocier séparément avec chaque partenaire. En conséquence, le projet JSF est constitué de multiples accords bilatéraux – à la rigueur trilatéraux comme entre les Etats-Unis, le Royaume-Uni et le Canada – et cette situation présente des avantages certains. En effet, nous l'avons vu, les différents pays participant ont des problèmes analogues mais là où une concertation et un front européen commun pourraient se créer, il n'y a qu'indifférence aux problèmes des autres, voire même conflits d'intérêt et compétition. Car, si les Américains ont souhaité annihiler toute possibilité de soutien entre Européens, ces derniers se sont eux-mêmes mis des bâtons dans les roues. Ainsi, jusqu'à aujourd'hui chacun semble avoir prêché pour sa propre paroisse et en ordre dispersé. Les Britanniques notamment, lorsqu'ils réclament un meilleur accès aux technologies américaines ne le font qu'en leur nom et sous couvert de leur « relation spéciale ». En conséquence, l'indifférence est réciproque. En témoigne les petites phrases de Geoffrey Hoon à propos des retours industriels (« Si les autres pays ne sont pas capables de remporter la compétition [pour les différents contrats du programme], je ne pense pas que j'en perdrai le sommeil. ») et du Lieutenant Général italien Giuseppe Bernardis à propos de l'abandon du second moteur (« Cela devrait être une décision purement américaine et l'Italie y adhèrera »).

Dans certains cas, l'Italie et le Royaume-Uni sont même en compétition. Ils souhaitent par exemple tous les deux héberger une unité d'assemblage final afin de privilégier leur propre industrie. Pourtant, les Européens ont peut-être compris aujourd'hui qu'ils seront plus efficaces ensemble. Ainsi peut en témoigner la réunion de Noordwijk au début de mars où les ministres des Pays-Bas, de la Norvège, de la Turquie, de l'Italie et du Danemark se sont retrouvés pour tenter d'apporter une réponse commune à l'attitude américaine. On remarquera d'ailleurs l'absence significative des trois autres pays anglo-saxons. Lors de cette rencontre les ministres ont évoqué leur intention de formuler un plan européen pour l'été 2006 mais sa production est soumise à deux conditions : il faut que les ministres parviennent à une vision partagée du processus d'assemblage et de soutien logistique et que les autorités américaines ainsi que les constructeurs de l'appareil et du (ou des) moteur(s) le soutiennent.

### ***Le JSF ou la fin de la « relation spéciale » ?***

Nous l'avons vu, le problème principal des Britanniques est le transfert de technologies, autrement dit le manque de confiance que leur témoigne le Congrès. Car au moment où ce dernier refusait de voter la clause ITAR permettant d'accélérer et de simplifier les transferts entre les deux pays, les raisons principales données étaient la sécurité des Etats-Unis et la crainte d'une fuite des technologies vers des pays tiers. Au sein de la « relation spéciale » un tel discours est-il acceptable pour les Britanniques ? Les récentes sessions parlementaires semblent démontrer du contraire, les députés de tous bords s'insurgeant contre une telle attitude de la part des Américains. Les Etats-Unis, dans leur comportement, semblent donc souffrir d'un manque de confiance et d'un manque de considération (abandon du moteur sans consultation notamment) à l'égard de leur allié transatlantique. La question est donc de savoir si, aujourd'hui, Tony Blair peut se permettre de passer sous les fourches caudines des Etats-Unis sans réagir. Au Royaume-Uni, les pressions internes semblent s'accroître tant du côté des travaillistes que des conservateurs ou de l'opinion publique. La guerre en Irak, menée

au nom de la « relation spéciale » a sérieusement fait trembler le gouvernement de Blair et lui a clairement fait perdre des sièges au Parlement. De plus, même si le gouvernement actuel se refuse à l'admettre, la sécurité du Royaume-Uni en a très probablement été amoindrie, comme en témoignent les attaques terroristes de juillet 2005. Au nom de la « relation spéciale », sécurité nationale et image internationale ont souffert. Politiquement et psychologiquement, il paraît donc inacceptable pour les Britanniques que cette relation ne soit pas à double sens. Or le manque de confiance manifesté par les Etats-Unis aujourd'hui témoigne de la limite de cette « relation spéciale ». Les Britanniques ont déjà subi les conséquences négatives de certaines décisions américains (le refus du Congrès américain de voter la clause ITAR, Guantanamo Bay, les avions de la CIA) et le JSF pourrait bien être la goutte d'eau qui fera déborder le vase.

Quels choix s'offrent donc à Tony Blair ? Est-il possible pour le gouvernement de se retirer du programme ? Et si oui, quelles en seront les conséquences ? A priori, il existe de nombreuses raisons stratégiques, politiques, militaires ou industrielles pour lesquelles le Royaume-Uni ne peut ou ne veut pas se retirer du programme. Mais toutes ces raisons ne sont pas fondées et le coût d'un retrait du JSF serait peut-être bien moindre que le prix à payer pour y rester malgré tout.

Le Royaume-Uni est aujourd'hui fortement lié aux Etats-Unis en termes d'acquisitions de défense et les Britanniques ont à plusieurs reprises déclaré que cette collaboration pourrait être affectée par l'issue de la crise JSF. Certes, le Royaume-Uni bénéficie d'une base industrielle nationale solide mais pour certaines capacités il dépend pratiquement entièrement de son allié. C'est notamment le cas pour le nucléaire : les missiles balistiques sont d'origine américaine et les ogives sont issues de la technologie américaine. Actuellement, en plein débat sur le futur remplacement de la force Trident, les Britanniques peuvent-ils se permettre de suspendre cette coopération ? Si, industriellement parlant, cela peut être possible, il est probable que le Royaume-Uni n'est pas prêt à prendre une telle décision, et ce avant tout pour des questions budgétaires. Le coût d'une force nucléaire entièrement indépendante

(comme c'est le cas en France) est en effet considérable. Les Britanniques ne sont certainement pas prêts à l'assumer seuls et un partenariat avec les Français dans ce domaine semble impensable. Cependant, cette dépendance en terme de programmes d'armement est, dans une certaine mesure, réciproque puisque les Américains, on le voit avec le JSF, ont un intérêt financier à partager les coûts de conception et de production. De plus, pour les conservateurs britanniques, la plus grande crainte viendrait d'un rapprochement avec l'Union Européenne. Ils ne sont pas prêts à abandonner leur « relation spéciale »<sup>10</sup>. Du point de vue britannique, l'UE manque encore de volonté et de moyens financiers dans ce domaine, une situation qui ne sert pas à réduire le fossé technologique entre les Etats-Unis et l'Europe, même si l'Eurofighter se profile aujourd'hui comme un concurrent très sérieux du JSF. Reste que l'Europe n'a peut-être pas encore aujourd'hui les moyens d'une indépendance technologique vis-à-vis des Etats-Unis. Mais si les Britanniques envisageaient un rapprochement avec les pays européens, l'argent actuellement investi dans les programmes américains le serait dans les programmes européens qui deviendraient de fait plus compétitifs tant au niveau du coût qu'au niveau technologique. Un retrait du JSF signifie-t-il automatiquement un changement de cap définitif en matière d'acquisition ? Cela n'est pas certain compte tenu du fait qu'il n'est pas dans l'intérêt des Etats-Unis d'exclure définitivement les Britanniques de leurs futurs programmes. Peuvent-ils se priver de l'apport financier que les Britanniques peuvent fournir ? On peut donc envisager que, dans le pire des cas, les Britanniques auront la possibilité de participer aux futurs programmes mais avec un niveau de partenariat différent. Or, dans le programme JSF, les Britanniques ne semblent pas avoir obtenu beaucoup plus que les autres participants. Leur « partenariat de niveau 1 » ne l'est que sur le papier.

---

<sup>10</sup> En témoignent la visite, le 16 février 2006, de trois députés conservateurs à Washington avec, pour but avoué, de resserrer les liens entre les Américains et le parti conservateur ainsi que les propos du conservateur Liam Fox lors de la session parlementaire de la Chambre des Communes du 27 mars 2006 : « I am sure that the Minister would agree that the JSF is the best aircraft for the roles that are currently envisaged, and that defence technology transfer should not be an issue, given the intelligence co-operation and nuclear weapon technology exchange between the UK and the US. Does he also agree that failure could drive the UK into further European procurement that is not, in this instance, in the strategic interests of either the UK or the United States? ».

En termes capacitaires, la perte ne serait ni dramatique ni définitive, d'autant plus que le JSF peut être remplacé par le Rafale (même si cela est invraisemblable) ou par l'Eurofighter (une solution qui satisferait pleinement BAE Systems).

Au niveau industriel les raisons qui pourraient empêcher un retrait du programme sont peut-être encore moins valables. Peut-être BAE Systems, qui cherche à s'implanter aux Etats-Unis ne serait-elle pas satisfaite d'une telle solution. Et pourtant quelles conséquences un retrait pourrait-il avoir ? Peut-on envisager des représailles de la part des Etats-Unis vis-à-vis de BAE ? Tout d'abord, il n'est pas certain que la « relation spéciale » joue un rôle à ce point déterminant dans l'ouverture du marché américain aux firmes britanniques, en témoigne le besoin qu'éprouve BAE de racheter des filiales américaines pour s'implanter dans ce pays. De plus, la part de marché et l'implantation actuelles de BAE aux Etats-Unis sont suffisamment importantes pour qu'une politique de rétorsion à son égard entraîne des conséquences en terme d'emplois aux Etats-Unis et rencontre de fait une forte opposition du Congrès. Pour finir, si tel devait être le cas, la conséquence serait vraisemblablement un recentrage de BAE sur le marché britannique, une situation qui ne saurait déplaire au gouvernement britannique.

Si les Etats-Unis continuent donc à limiter les transferts de technologies, on voit mal ce que le Royaume-Uni aurait à perdre dans son bras de fer avec les Américains. Aujourd'hui, seule la volonté semble pouvoir lui manquer pour décider d'altérer la « relation spéciale ». Les Américains ont sans doute autant à perdre, peut-être plus. Financièrement, militairement, politiquement et stratégiquement, il n'est pas dans leur intérêt de se passer des Britanniques ; militairement, la guerre en Irak a prouvé que les Etats-Unis ne peuvent pas mener de front deux conflits majeurs sans l'aide de leur allié. Politiquement, ils se retrouveraient encore plus isolés sur la scène internationale, les remplaçants possibles n'ayant une stature en rien comparable avec celle du Royaume-Uni. Stratégiquement, les Etats-Unis ont également besoin du Royaume-Uni comme en à témoigne la question de l'implantation d'un radar à Fylingdales dans le cadre de leur programme de défense anti-missile. Financièrement, dans le strict cadre

du JSF, Lockheed Martin pourrait craindre un effet domino si jamais les Britanniques se retirent et s'inquiète des surcoûts que cela entraînerait.

Le Royaume-Uni a donc les moyens de se retirer et les Etats-Unis n'y ont aucun intérêt. Mais le manque de volonté qui sous-tend la politique britannique à l'égard des Etats-Unis indique peut-être que la menace de retrait n'est qu'un bluff, et dans ce cas, un bluff très bien calculé.