



Nouvelles et Analyses

Vol. 1, no 5
3 avril 2012

Le programme du F-35 au milieu de la tempête

Par Yves Bélanger
Professeur au département de
science politique de l'UQAM

Lorsque le gouvernement américain a lancé le processus de remplacement de ses chasseurs multirôles on a vu grand et cherché à innover sous plusieurs dimensions en voulant plaire autant à l'armée de l'air qu'à la marine. On a donc, dans les années 1990, invité les plus grands fabricants en défense soit Lockheed Martin et Boeing à proposer des concepts d'avions audacieux que l'on voulait en pointe sur le plan technologique, polyvalents, furtifs, rapides et silencieux. Le processus industriel n'a pas échappé à cette ambition. On a notamment cherché à réduire la durée du calendrier de production en préconisant une approche où la démarche habituelle serait mise de côté au profit d'une stratégie alliant audace et complexité. Étant donné que les visées technologiques annonçaient des coûts records, on a également eu l'idée de renoncer aux approches usuelles en matière de production pour transformer le programme en véhicule de coopération internationale. Neuf pays s'associeront à la phase de développement des composantes du F-35 et se verront offrir la possibilité de participer par la suite aux activités d'assemblage de l'appareil. Le Canada a fait partie du nombre.

Pour le Canada l'injection de quelques centaines de millions de dollars devait

permettre à des fabricants locaux de participer à cette vaste aventure industrielle. Le pays avait donc le pied dans la porte du F-35 lorsqu'est venu le moment de choisir un appareil de remplacement au F-18. La décision a été prise de renoncer aux pratiques habituelles. Le choix du F-35 s'est fait sans appel d'offres, une enveloppe budgétaire initiale fondée sur les estimés du moment a été déterminée et on a renoncé à la politique des retombées industrielles et régionales en vertu de laquelle est défini le contenu économique lié aux achats militaires. Pour 15 milliards de dollars le gouvernement canadien estimait être en mesure de rencontrer les exigences propres à l'achat et à l'entretien d'une flotte de 65 appareils. On projetait par ailleurs des retombées conséquentes liées directement à l'exécution du programme (le chiffre de 12 milliards de dollars a été évoqué mais une évaluation plus sérieuse a situé entre 4 et 6 milliards de dollars les retombées probables¹).

Depuis rien ne va plus. Lockheed Martin, la firme responsable du F-35, et ses principaux partenaires (Northrop Grumman et BAE Systems), ne sont plus en mesure de garantir aux clients que l'appareil rencontrera les objectifs techniques établis au départ sans une révision du calendrier et une hausse du budget affecté au développement de l'appareil. Or les délais ne cessent de

¹ « Armement : Ottawa achète 65 F-35 », Radio-Canada, 16 juillet 2010.

s'ajouter et le prix unitaire a doublé en 10 ans passant de 73 à 131 millions de dollars US. Tous les partenaires se questionnent, ont déjà réduit leurs commandes (Pays-Bas, Royaume-Uni et Danemark) ou envisagent de le faire. On s'interroge par ailleurs sur la capacité de rencontrer les niveaux de production annoncés et donc de livrer les contenus en retombées sur lesquels misent les pays pour rentabiliser économiquement leur investissement. Par ailleurs on se questionne sur les dates de livraison.

Au Canada le dossier est complexe puisque, comme vient de le faire remarquer le vérificateur général, les règles n'ont pas été respectées, le ministère de la défense n'a pas communiqué une information convenable aux parlementaires, on ne sait toujours pas combien coûteront les 65 chasseurs projetés, on ignore s'ils seront disponibles lorsque le F-18 aura atteint la fin de sa vie utile soit en 2020 et on n'a aucune assurance que les retombées économiques seront au rendez-vous². En clair on ne sait pas ce qu'on va réellement acheter et quel en sera le prix. Un seul chiffre est aujourd'hui réputé totalement inapproprié, il s'agit du 15 milliards de dollars projeté. Un exercice mené par le Directeur parlementaire du budget en mars 2011 évalue à 29,3 milliards de dollars le coût plus probable du programme³. Aujourd'hui le vérificateur demande une évaluation sur une durée de vie des chasseurs estimée à 35 ans et non à 20 ans, ce qui ajouterait à la facture un vaste exercice de remise à neuf et des coûts

d'entretien en hausse. On voit mal comment la facture finale pourrait se chiffrer à moins de 35 milliards de dollars.

L'aventure du F-35 démontre au moins deux choses soit, premièrement, qu'il ne faut pas fantasmer sur les capacités de l'industrie de défense surtout quand on la pousse à la limite de ses capacités technologiques et, deuxièmement, qu'il est bien imprudent pour les pouvoirs publics de ne pas soumettre ce qu'ils achètent à la compétition.

² Vérificateur général du Canada, *Rapport du printemps 2012*, avril 2012.

³ Directeur parlementaire du budget, *Estimation de l'impact financier du projet d'achat d'avions de combat interarmées F-35 Lightning II*, Ottawa, 10 mars 2011