

11 décembre 2024



Al-Mawasi, 13 juillet 2024 : comment la longue chaîne logistique du F-35 a participé à un massacre

Christophe Wasinski

Le 13 juillet 2024, les forces israéliennes ont mené une attaque aérienne à Al-Mawasi, dans le Sud de la bande de Gaza¹. La frappe ciblait Mohamed Deif, un chef du Hamas accusé d'avoir participé à l'organisation de l'attaque du 7 octobre 2023, et Rafa'a Salameh, un cadre de la brigade Khan Younès. Le Premier ministre Benjamin Netanyahu s'exprimant peu après le bombardement affirma qu'il s'était assuré qu'il n'y avait pas d'otages israéliens dans la zone avant d'autoriser l'attaque. En revanche, il ne fit aucun commentaire sur les conséquences de la frappe pour les populations palestiniennes. Selon le ministère de la Santé de Gaza, l'attaque a provoqué la mort d'environ 90 personnes et fait à peu près 300 blessés. Une enquête menée ultérieurement par l'organisation Airwars concluait quant à elle qu'au moins 57 personnes ont été tuées lors du bombardement². Un autre élément interpellant apparu dans la presse : les autorités israéliennes avaient déclaré la zone d'Al-Mawasi, où se trouvent environ 1,5 million de déplacés, « zone humanitaire sûre ». À ce titre, elle aurait donc dû être protégée des attaques. Après la frappe, Yoav Gallant, le ministre israélien de la Défense,

s'est rendu sur la base aérienne de Nevatim, dans le Néguev. C'est de cette installation que décollent les chasseurs-bombardiers *F-35I Adir* (« puissant » en hébreu) qui ont été employés lors de la frappe du 13 juillet. Lors de sa visite, Yoav Gallant souligna l'importance de l'opération pour la sécurité de l'État israélien³. À notre connaissance, pas plus que Benjamin Netanyahu, il ne fit référence aux victimes civiles.

Le chasseur-bombardier *F-35* est issu du programme *Joint Strike Fighter*, lancé par le département de la Défense des États-Unis dans les années 1990. Ce programme visait à fournir aux forces armées étatsuniennes un avion de combat multirôle qui pourrait équiper à la fois la force aérienne, la marine et le corps des marines. L'avion est conçu et produit par l'entreprise étatsunienne *Lockheed Martin*, le premier fabricant d'armes au monde⁴. Une partie de ces composants est toutefois fabriquée par des entreprises basées dans des pays alliés des États-Unis qui ont aussi fait l'acquisition du *F-35*, notamment en Europe.

L'attaque du 13 juillet 2024 sur Al-Mawasi n'est pas le premier bombardement conduit par la force aérienne israélienne qui a causé de nombreuses victimes civiles et violé le droit international humanitaire (DIH)⁵. D'autres attaques aériennes avant celles-ci ont été qualifiées de crimes de guerre par plusieurs rapports d'organisme de défense des droits humains⁶. En mai 2024, le procureur de la Cour pénale internationale Karim Khan annonçait que son bureau enquêtait sur « *les bombardements à grande échelle qui ont fait tant de morts et de blessés parmi la population civile et causé tant de souffrances à Gaza*⁷ ». Pourtant, des entreprises basées en Europe, au Canada ou en Australie continuent à fournir des composants et à participer ainsi à la chaîne logistique du *F-35*, un des avions utilisés dans ces bombardements menés au mépris des vies civiles palestiniennes et du DIH.

Ce texte propose de revenir sur l'implication et la responsabilité de ceux qui, au sein de la longue chaîne logistique de production des armes, fournissent à l'État israélien la capacité de tuer des civils. Pour ce faire, ce texte procède en trois étapes. Il explique d'abord la façon dont le département étatsunien de la Défense a organisé une chaîne logistique multinationale pour le *F-35* (1). Il montre ensuite comment Israël est devenu un partenaire privilégié du programme *F-35* (2). Il revient enfin sur les réticences des gouvernements de pays fournisseurs de composants du *F-35* à cesser leurs livraisons vers Israël (3).

1. Chaîne logistique et mise en dépendance

Le *F-35* est considéré comme le système d'arme le plus coûteux jamais développé. Il a fait l'objet de maintes critiques pour cette raison, ainsi que pour des motifs techniques que nous n'aborderons pas⁸. En dépit de cela, les décideurs politiques et militaires ont continué de soutenir son développement. Cela ne s'explique pas uniquement par le fait que l'appareil réponde à des besoins des forces armées. Le programme *F-35* recèle également d'importants enjeux économiques. Aux États-Unis, 1 200 entreprises installées dans 45 états fournissent des composants nécessaires à la fabrication de

l'appareil. La production du F-35 a donc un impact économique, plus ou moins important, dans ces états. Rien qu'au Texas, 40 000 travailleurs seraient impliqués dans la fabrication de l'appareil et de ses pièces. Disperser la chaîne logistique à travers l'ensemble des États-Unis n'est pas un gage d'efficacité, mais cette dispersion contribue à assurer le soutien d'un grand nombre de membres du Congrès, dont les électeurs vivent dans ces 45 états, à la cause du F-35. Ce sont ces élus qui votent annuellement le budget du Pentagone⁹.

La production de l'appareil ne profite cependant pas qu'à *Lockheed Martin* et aux fabricants de composants basés aux États-Unis. Le Pentagone et *Lockheed Martin* ont mis en place un système d'intéressement destiné aux États alliés qui se portent acquéreur de l'avion. Ces États étaient invités à contribuer financièrement au programme *Joint Strike Fighter* afin de devenir des « *partenaires associés* » de celui-ci. Selon que le montant versé par eux était plus ou moins élevé, ils étaient classés dans la catégorie des associés de premier niveau (le Royaume-Uni), de deuxième niveau (l'Italie et les Pays-Bas) ou de troisième niveau (l'Australie, le Canada, le Danemark et la Turquie)¹⁰. L'associé de premier niveau se voyait promettre par *Lockheed Martin* davantage de commandes de composants pour le F-35 à son industrie que les associés du deuxième niveau. Et les associés de deuxième niveau se voyaient quant à eux promettre plus de commandes à leur industrie que ceux du troisième niveau. En résumé, *Lockheed Martin* a créé un système dans lequel plus les États dépensent, plus ils sont censés retirer de bénéfices économiques du programme F-35.

C'est ainsi que les travailleurs texans de *Lockheed Martin* se sont mis à monter des feuilles d'aluminium britanniques, des modules électroniques norvégiens, des cartes de circuits imprimés turcs, des systèmes hydrauliques australiens, des câblages néerlandais ou encore des morceaux d'ailes italiens sur des F-35¹¹. Les appareils sur lesquels ce matériel était installé pouvaient tout aussi bien être livrés aux forces étatsuniennes qu'aux forces britanniques, italiennes ou israéliennes. Bien entendu, les États d'où proviennent les composants ont tous intérêt à ce que le nombre total de F-35 produits et vendus soit aussi élevé que possible, car chaque vente se traduit par des commandes pour leurs industriels. En résumé, *Lockheed Martin* est parvenu, grâce à la mise en place d'une vaste chaîne logistique, à créer à son avantage des liens de dépendances au niveau mondial¹².

La solidité de ces liens de dépendance a été testée à plusieurs occasions. Ces dernières années, en Belgique et au Canada, des décideurs politiques se sont interrogés à propos de la possibilité de mettre un terme à leurs engagements contractuels avec *Lockheed Martin* pour l'acquisition de F-35, du fait notamment du coût élevé de l'avion. Les dirigeants ont cependant été dissuadés de poursuivre dans cette voie. La rupture des contrats les aurait probablement contraints à devoir verser des dommages à l'entreprise états-unienne. L'importance des intérêts pour l'industrie a aussi été soulignée dans le cas canadien. Dans ce pays, 36 entrepreneurs fabriquent des composants pour le F-35. En 2023, on pouvait même lire dans la presse canadienne que : « *L'acquisition des F-35*

pourrait entraîner des retombées annuelles de 425 millions de dollars [canadiens] et assurer près de 3 300 emplois par année, directement et indirectement selon le gouvernement¹³ ».

L'Italie offre une autre illustration de la résilience du système développé par *Lockheed Martin*. Dans un premier temps, du fait notamment de la crise économique, le gouvernement italien décide de réduire le nombre d'appareils à 90 sur 131 commandés. En 2018, également pour des raisons économiques, l'Italie suspend ses paiements à *Lockheed Martin* qui refuse alors de lui livrer des avions. Les paiements italiens reprennent cependant en 2019. À l'été 2022, la presse spécialisée annonce que, suite à un partenariat conclu entre *Lockheed Martin* et l'entreprise italienne *Leonardo*, la maintenance de F-35 européens pourra être assurée sur la base de Cameri¹⁴. En juillet 2024, on apprend que Rome compte acheter un nouveau lot de 20 F-35. Pour le dire autrement, en dépit des tensions politiques et économiques, le système mis en place par *Lockheed Martin* avec l'aide du Pentagone s'avère extrêmement solide.

Le cas de la Turquie mérite également d'être cité en exemple ici. Du fait de sa décision de déployer des systèmes antiaériens russes S-400, la Turquie est expulsée du programme F-35 en 2019 (certaines informations indiquent toutefois qu'elle pourrait éventuellement réintégrer le programme à l'avenir). Bien qu'expulsée du programme, l'industrie turque a continué de produire certains des composants des F-35. Ceux-ci étaient exportés et montés sur les appareils des autres États membres du programme. La continuité la chaîne logistique était ainsi garantie. Dans ce contexte, Donald Trump fit la critique de cette chaîne, arguant qu'il eut mieux valu que l'ensemble des composants des F-35 fût produit aux États-Unis¹⁵. Ses propos ne remirent cependant pas en cause le mode de fonctionnement logistique mis en place par *Lockheed Martin*.

Les tensions entre la Russie et les États de l'OTAN – et leur instrumentalisation par certains des acteurs du complexe militaro-industriel atlantique – décidèrent d'autres États à vouloir acquérir des F-35. En 2019, on apprenait que la Pologne avait décidé d'acheter des F-35. En décembre 2021, la Finlande annonçait qu'elle allait acheter des F-35. En Allemagne, après que le précédent cabinet a refusé pendant des années d'acquérir des F-35, la nouvelle coalition arrivée au pouvoir en 2021 change d'avis en mars 2022 et décide aussi d'acquérir des F-35. Le fait que l'appareil puisse emporter les bombes nucléaires états-uniennes dans le cadre du dispositif de « *partage nucléaire* » au sein de l'OTAN contribue aussi à rendre l'avion incontournable, en particulier dans le contexte de la reprise de la guerre en Ukraine¹⁶. En août 2022, c'est au tour de l'Espagne d'annoncer qu'elle va acheter des F-35. En septembre 2022, et malgré les réticences d'une partie de la population et de la classe politique, les autorités suisses signent elles aussi un contrat avec *Lockheed Martin* pour l'achat de F-35. En 2023, le Portugal fait savoir qu'il compte acheter des F-35. Un an plus tard, la Roumanie et la République tchèque prennent aussi la décision d'acquérir des F-35. La Grèce fait de même, plus probablement pour faire face à la Turquie qu'à la Russie. Comme on le constatera, même des États économiquement fragiles décident d'acheter les couteux F-35.

L'ensemble des ventes contribuent à consolider l'édifice mis en place par le Pentagone et *Lockheed Martin*.

2. L'intégration d'Israël dans le programme F-35

Les forces israéliennes ont reçu leurs deux premiers appareils F-35 en décembre 2016. 4 000 personnes avaient été conviées à assister à leur atterrissage sur la base aérienne de Nevatim. Benyamin Netanyahu avait, pour l'occasion, fait un discours pour célébrer ces nouvelles capacités des forces israéliennes¹⁷. L'acquisition de ces appareils par Israël n'avait pas été un long fleuve tranquille pour les autorités israéliennes. Les discussions concernant leur achat avaient commencé au début des années 2000. L'administration George W. Bush s'était alors rendu compte que l'industrie d'armement israélienne fournissait des technologies à la Chine. Les États-Unis avaient, suite à cette découverte, adopté des sanctions à l'encontre des entreprises israéliennes, ce qui eut pour conséquence de mettre Israël à l'écart du développement du F-35.

Ces sanctions n'ont été levées que très progressivement. La raison de la lenteur du processus n'est semble-t-il pas à rechercher uniquement dans les craintes étatsuniennes vis-à-vis de transferts de technologies vers la Chine. Washington aurait aussi instrumentalisé les sanctions pour faire pression sur le gouvernement israélien dans le contexte du retrait de ses troupes de la bande de Gaza. La levée totale des sanctions étatsuniennes, et donc la fin de la mise à l'écart du programme F-35, date en effet de novembre 2005. Comme le fait remarquer Tanya Reinhart, les États-Unis ont en fait accepté de réintégrer Israël dans le programme F-35 « à la veille de l'accord sur le point de passage entre la bande de Gaza et l'Égypte¹⁸ ». L'accès au programme aurait en quelque sorte été une récompense pour l'attitude du gouvernement dans le dossier du retrait de la bande de Gaza. Initialement, les forces israéliennes ont commandé 50 F-35. À l'heure actuelle, seuls 39 de ces appareils leur ont été livrés. À l'été 2024, la presse a annoncé que l'État israélien avait décidé de commander 25 F-35 supplémentaires, qui devraient lui être livrés vers 2028¹⁹.

En amont de la livraison des premiers F-35 à Israël, il y a un protocole d'accord conclu entre le président Barack Obama et le Premier ministre Netanyahu en 2016. Ce document contenait une promesse de versement de 38 milliards USD d'aide militaire à Israël sur dix années²⁰. Dans cette enveloppe, 20 % étaient destinés à l'achat par Israël d'avions F-35. De fait, il s'agissait d'une subvention du contribuable étatsunien à *Lockheed Martin*. Israël a en plus négocié la possibilité d'apporter des modifications à l'appareil afin de pouvoir intégrer sur celui-ci des systèmes fabriqués par son industrie, un avantage qui n'avait pas été offert aux autres États participants au programme. Le F-35I (« I » pour Israël) est à ce jour la seule variante de l'avion spécifique à un client à l'export. L'acquisition de F-35 par Israël bénéficiait tout de même aux entreprises des autres États acquéreurs, qui fabriquent les nombreux composants de l'appareil. Par l'entremise de cette aide à Israël, le gouvernement étatsunien renforçait les liens d'interdépendance entre les maillons de la chaîne logistique du F-35.

Vers 2020, les Émirats arabes unis (EAU) s'étaient montrés désireux d'acheter des F-35. Leur demande avait reçu un accueil favorable de la part du président Donald Trump, en dépit de l'implication des EAU dans la dramatique guerre au Yémen. Dans ce contexte, en 2021, les EAU avaient même demandé que leur industrie soit intégrée à la chaîne de production de l'appareil²¹. Avec l'arrivée de Joe Biden à la Maison-Blanche, le dossier prit du plomb dans l'aile. L'administration Biden redoutait en fait qu'un État arabe n'acquière des capacités d'attaques équivalentes à celles des forces israéliennes. Or, une politique de longue date qui est devenue une loi aux États-Unis en 2008 oblige à prendre en compte le maintien de l'« *avantage qualitatif militaire* » (*Qualitative Military Edge*) d'Israël sur les autres États de la région avant de décider d'une vente d'armes états-unienne au Moyen-Orient.²² Pour répondre à ces craintes, il fut même envisagé de fournir aux EAU des F-35 « *bridés* »²³. Du fait du rapprochement entre la Chine et les EAU, l'administration Biden décida finalement de suspendre les discussions avec les Émirats. À l'heure actuelle aucun État arabe ne dispose de F-35.

3. Quand la logistique gouverne l'éthique

Dès 2018, les forces israéliennes commencèrent à employer leurs F-35 pour mener des attaques contre des cibles situées au Liban et en Syrie. Bien que la licéité de ces attaques pose question et qu'elles aient provoqué des victimes civiles dans ces deux États, elles n'ont guère provoqué de réactions au sein des États qui produisaient le matériel nécessaire à la fabrication des F-35. Plus précisément, aucun indice ne permet de penser que les fabricants des composants des F-35 n'auraient pas obtenu les licences leur permettant d'exporter leurs fournitures au risque qu'elles se trouvent montées sur les appareils israéliens bombardant le Liban ou la Syrie.

La brutalité des opérations israéliennes à Gaza, et leur couverture médiatique, a contribué à faire émerger des questions à propos du rôle du F-35 et de sa chaîne logistique. La prise de conscience ne s'est cependant pas traduite par des actions résolues des décideurs politiques des États au sein desquels les industries produisent des composants pour les F-35. En règle générale, ces décideurs ont préféré protéger ladite chaîne plutôt que de s'assurer que les fournitures ne risquaient pas d'être utilisées dans des massacres de civils. Le cas des Pays-Bas est particulièrement illustratif à cet égard et ce d'autant plus que le rôle des Pays-Bas et de la Norvège dans la chaîne logistique du F-35 se serait accru après l'expulsion de la Turquie du programme. En 2023, trois ONG néerlandaises (Oxfam Novib, Pax et The Rights Forum) ont lancé une action civile contre l'exportation de pièces pour les F-35 israéliens²⁴. En janvier 2024, la justice a considéré que le gouvernement n'avait pas l'obligation d'interrompre les exportations du matériel. Les organisations décidèrent de faire appel de cette décision et, en février 2024, la justice leur donna finalement raison – l'Afrique du Sud avait entretemps introduit une instance auprès de la Cour internationale de justice à l'encontre d'Israël, lui reprochant des violations de la convention contre le génocide. Les ONG ont ensuite accusé le gouvernement néerlandais de contourner la décision de la cour en autorisant les exportations de composants à destination des États-Unis, d'où ils pouvaient ensuite

être réexportés vers Israël. Elles intentèrent donc une nouvelle action en justice afin de faire mettre un terme à ces exportations. En juillet 2024, la cour qui jugeait l'affaire ne leur donna cependant pas raison. Les ONG ont alors interjeté appel de cette décision et la procédure est encore en cours. De son côté, le gouvernement des Pays-Bas a contesté devant la Cour suprême la décision prise en appel en février 2024 et la procédure est également encore en cours. Le 29 novembre 2024, l'Avocat Général a recommandé à la Cour suprême le maintien de la suspension des exportations à destination d'Israël²⁵. Il reviendra à la Cour suprême de prendre une décision définitive. Le combat des ONG néerlandaises montre en tous les cas à quel point la contestation du fonctionnement de la chaîne logistique du F-35 peut s'avérer difficile.

Le Danemark offre une seconde illustration de cette difficulté. L'industrie de cet État produit elle aussi des pièces pour les F-35. Des composants danois sont en fait montés sur tous les F-35 qui sortent de l'usine de Fort Worth au Texas²⁶. Il faut donc en conclure que les F-35 israéliens comportent eux aussi des pièces danoises. Face à l'inaction des autorités à propos du risque que ces composants ne soient montés sur des avions israéliens, Oxfam Danemark, Amnesty Danemark, Mellemsfolkeligt Samvirke et l'organisation palestinienne Al-Haq ont décidé d'intenter une action contre les autorités en mars 2024, demandant que ces exportations soient interdites²⁷. Cette action en justice n'a pas dissuadé les autorités danoises, qui ont laissé les exportations se poursuivre. Au surplus, le ministre des Affaires étrangères a contesté le droit des associations à porter plainte au motif qu'elles ne sont pas directement touchées par les actions israéliennes²⁸.

Au Canada, des manifestants se sont rassemblés devant des usines produisant des composants pour le F-35 et une plainte a été déposée par Canada Lawyers for Human Rights, l'association Al-Haq, trois Canadiens d'origine palestinienne et une Palestinienne contre les exportations d'armes à destination d'Israël en mars 2024²⁹. Un débat s'est également tenu au Parlement à propos d'un possible embargo sur les armes à destination d'Israël. Les mesures alors discutées, et dont la portée semblait limitée, ne devaient cependant pas concerner les composants des F-35 qui transitent par les États-Unis³⁰. En septembre 2024, le gouvernement canadien décide finalement de suspendre 30 licences d'exportation pour des armes à destination d'Israël. La ministre des Affaires étrangères, Mélanie Joly, affirma que cette mesure s'appliquait notamment à des exportations qui transiteraient par les États-Unis. Actuellement, il n'est cependant pas possible de savoir si cette décision a un impact sur les exportations des composants du F-35 à destination des États-Unis³¹.

Des manifestants se rassemblèrent aussi devant des entreprises qui produisent des composants pour les F-35 en Australie³². Plus de 70 entreprises de cet État construisent des pièces pour l'appareil. Cela représenterait des contrats à l'exportation pour une valeur de 2,69 milliards USD. La position australienne a consisté à exiger la fin des combats à Gaza et à continuer d'autoriser les exportations de ce matériel pouvant être monté sur des appareils israéliens. Le ministre de la Défense australien déclara, dans le

cadre des débats qui entouraient ce dossier, que ces exportations ne posaient pas de problème, car, selon lui, les composants n'étaient pas du matériel létal³³.

En Norvège également, des voix se sont fait entendre pour questionner la moralité et la légalité des exportations de fournitures pour la fabrication des F-35³⁴. Interpelés par les médias, les responsables du *Kongsberg Gruppen*, qui fabrique certains des composants de l'appareil, ont préféré ne pas réagir. Les autorités, quant à elle, ont répondu qu'il n'était pas approprié pour la Norvège de se retirer du programme.

Enfin, il faut mentionner le cas du Royaume-Uni³⁵. Environ 15 % des équipements des F-35, y compris donc ceux aux mains des forces israéliennes, sont produits par l'industrie de cet État. Entre 2016 et 2024, l'industrie britannique a vendu pour 336 millions de GBP à *Lockheed Martin* en équipements pour les F-35. La Campaign Against Arms Trade s'est opposée à ces exportations, mettant notamment à disposition des militants, sur Internet, une carte des sites où les équipements destinés aux F-35 sont produits³⁶. En décembre 2023, l'organisation Al-Haq et le Global Legal Action Network (GLAN) ont par ailleurs déposé plainte contre les exportations britanniques. En février 2024, dans son verdict, la Haute Cour de Justice n'a pas donné raison aux requérants. Le juge a considéré qu'il n'existait pas un risque « évident » que les équipements servent à commettre des « violations graves³⁷ ». En septembre 2024, le gouvernement britannique a néanmoins pris la décision de suspendre des licences d'exportations d'armes pour Israël. Cette suspension concernait les composants pour le F-35 qui étaient directement envoyés aux forces israéliennes. En revanche, le gouvernement a considéré que : « *Toute suspension des pièces mises en commun* [et qui pourraient donc être montées sur des appareils israéliens] *n'est pas possible sans avoir un effet significatif sur la flotte mondiale de F-35, ce qui aurait des conséquences graves pour la paix et la sécurité internationales*³⁸ ». À travers cette déclaration, le gouvernement ne remet donc en question ni le risque que ces composants livrés aux États-Unis soient montés sur des avions ensuite livrés à Israël, ni le risque que ces avions soient utilisés par Israël pour violer le DIH. En dépit de cela, il semble considérer que l'impact qu'un programme d'armement peut avoir sur la sécurité du Royaume-Uni et de ses alliés l'autorise à faire fi de ces risques, au mépris de ses obligations en droit international³⁹. Enfin, dans une réponse du gouvernement à une question parlementaire posée à la fin du mois de novembre 2024, on apprenait que 14 livraisons des fournitures pour des F-35 pour les forces israéliennes avaient été effectuées à partir du Royaume-Uni entre octobre 2023 et août 2024⁴⁰.

Conclusion

L'attaque aérienne d'Al-Mawasi du 13 juillet 2024 a été menée par des appareils F-35. Cette attaque a provoqué la mort d'au moins 57 personnes. Elle en a blessé de nombreuses autres. Ces victimes ne sont pas que la conséquence de la politique israélienne vis-à-vis des Palestiniens. Elles sont aussi le produit d'un capitalisme qui s'est renouvelé à travers l'exploitation d'une longue chaîne logistique⁴¹. Comme ce texte le montre, le maintien de cette chaîne est en définitive jugé plus importante par de

nombreux gouvernements que la protection des Palestiniens. Le fait que la chaîne puisse contribuer à la perpétration de crimes de guerre ne constitue même pas un frein à celle-ci.

Le 20 juillet 2024, les forces israéliennes ont réalisé une attaque aérienne sur le Yémen. Cette action faisait elle-même suite à une frappe de drone contre Israël par les Houthis, en réaction aux événements de Gaza⁴². D'après le ministère de la Santé des Houthis, 80 personnes ont été blessées par les bombardements israéliens, dont certaines grièvement. Au mois de septembre 2024, les forces aériennes israéliennes ont également mené des attaques, qui ont provoqué des victimes civiles, sur le Liban. Les munitions larguées sur le Yémen et le Liban l'ont notamment été par des F-35 qui ont été fabriqués avec des composants issus de la longue chaîne logistique mise en place par *Lockheed Martin*.

Prenant acte des actions des militants contre les fournisseurs, le site d'actualité *Middle East Eye* a adressé une demande à un porte-parole du *F-35 Joint Program Office* à propos de la gestion des pièces des F-35⁴³. Le 4 octobre 2024, ce porte-parole a fait savoir au média qu'il était important d'assurer la gestion des stocks des pièces, mais qu'aucun système ne permettait de savoir dans quel État arrivait quelle pièce. À notre connaissance, aucun gouvernement n'a actuellement fait pression sur le fabricant pour qu'un tel système soit rapidement mis en place.

L'auteur

Christophe Wasinski est professeur en sciences politiques (relations internationales) à l'Université libre de Bruxelles. Il est membre du centre Recherche et études en politique internationale (Repi) et chercheur associé au GRIP. Ses recherches portent sur les questions militaires et de sécurité.

Pour citer cette publication

Christophe Wasinski, « Al-Mawasi, 13 juillet 2024 : comment la longue chaîne logistique du F-35 a participé à un massacre », *Éclairage du GRIP*, 11 décembre 2024.



Le GRIP bénéficie du soutien
du Service de l'Éducation
permanente de la Fédération
Wallonie-Bruxelles.

Crédit photo de couverture : assemblage d'un avion F-35 par Lockheed Martin à Fort Worth au Texas, 14 avril 2015, by Angel DelCueto, CC BY-NC-ND 2.0, via [flickr](#).

Les opinions émises dans cette publication n'engagent que leurs auteurs et ne constituent en rien une prise de position du GRIP.

Tous droits réservés. © Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité
Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité
Mundo-madou - 7-8 Avenue des Arts - 1210 Saint-Josse-ten-Noode, Belgique
Tél. : +32 (0) 473 982 8202 – admi@grip.org – www.grip.org
Twitter : @grip_org -Facebook : GRIP.1979

¹ La présentation des faits qui suivent s'appuie sur l'article : « [Gaza : des dizaines de morts dans une frappe israélienne sur le camp de déplacés d'Al-Mawasi](#) », RFI, 13 juillet 2024.

² « [ISPT130724e](#) », Airwars.

³ GJERDING Sebastian et ANDERSEN Lasse Skou, « [Danskudstyrede kampfly deltog i angreb i Gaza med store civile tab](#) », *Information*, 1^{er} septembre 2024.

⁴ SCARAZZATO Lorenzo *et. al.*, « [The SIPRI Top 100 Arms Producing and Military Services Companies, 2023](#) », *SIPRI*, décembre 2024, p. 9.

⁵ « [Thematic Report: Indiscriminate and disproportionate attacks during the conflict in Gaza \(October – December 2023\)](#) », *Office of the United Nations High Commissioner for Human Rights*, 19 juin 2024.

⁶ « [Israël/TPO. De nouveaux éléments pointent des attaques illégales d'Israël à Gaza causant de nombreuses victimes civiles sur fond de risque réel de génocide](#) », *Amnesty International*, 12 février 2024 ; « [Gaza : Une frappe israélienne qui a tué 106 civils était un crime de guerre apparent](#) », *Human Rights Watch*, 4 avril 2024 ; « [Israël/TPO. Les attaques israéliennes visant des combattants du Hamas et d'autres groupes armés qui ont tué de nombreux civils-s déplacés à Rafah doivent faire l'objet d'une enquête en tant que crimes de guerre](#) », *Amnesty International*, 27 août 2024.

⁷ « [Déclaration du Procureur de la CPI, Karim A.A. Khan KC : dépôt de requêtes aux fins de délivrance de mandats d'arrêt concernant la situation dans l'État de Palestine](#) », *Cour pénale internationale*, 20 mai 2024.

⁸ L'idée était pourtant de produire un engin en grande quantité, ce qui aurait permis de réduire les coûts de production et de faire du F-35 un avion relativement bon-marché. Sur l'évolution du programme et l'histoire de Lockheed Martin, voir : HARTUNG William D., *Prophets of War. Lockheed Martin and the Making of the Military Industrial Complex*, New York, Nation Book, 2012.

⁹ SOAR Daniel, « [The Most Expensive Weapon Ever Built](#) », *The London Review of Books*, vol. 39, n° 7, mars 2017.

¹⁰ KELP Christ, *Dossier JSF. Joint Strike Fighter, het megaproject, de politiek, de aankop*, Amsterdam, Boom uitgevers Amsterdam, 2014, p. 27.

¹¹ SOAR Daniel, « [The Most Expensive Weapon Ever Built](#) », *loc. cit.*

- ¹² La dépendance à la chaîne logistique est bien analysée par : QUET Mathieu, *Flux. Comment la pensée logistique gouverne le monde*, Paris, Zones, 2022.
- ¹³ VASTEL Marie, « [Le Canada achètera 88 F-35 à l'américaine Lockheed Martin](#) », *Le Devoir*, 10 janvier 2023. L'article précise aussi que la facture de l'achat se monte à 19 milliards CAD (environ 13 milliards EUR) et que le coût des appareils pour le cycle de vie est estimé à 70 milliards CAD (environ 47 milliards EUR).
- ¹⁴ KINGTON Tom, « Italy F-35 maintenance hub opens for international customers with Norwegian jet », *Defense News*, 15 juillet 2022.
- ¹⁵ WEISGERBER Marcus, « [Trump: make all F-35 parts in US; DoD spends \\$1B on COVID response; Intelsat, bankrupt, and more](#) », *Defense One*, 14 mai 2020.
- ¹⁶ Des bombes nucléaires états-uniennes sont entreposées en Allemagne, en Belgique, aux Pays-Bas, en Italie et en Turquie dans le cadre d'un accord atlantique datant de la guerre froide. Dans l'hypothèse d'une guerre nucléaire impliquant l'OTAN, ces bombes pourraient être larguées par des avions allemands, belges, néerlandais ou italiens. Voir : LONGUET Samuel, [Faut-il acheter le F-35 pour participer au partage nucléaire dans l'OTAN ?](#), Les rapports du GRIP, 14 décembre 2023.
- ¹⁷ SOAR Daniel, « [The Most Expensive Weapon Ever Built](#) », *loc. cit.*
- ¹⁸ REINHART Tanya, *L'héritage de Sharon. Détruire la Palestine, suite*, Paris, La Fabrique, 2006, p. 139.
- ¹⁹ FABIAN Emanuel, « [Israel inks deal to buy 25 more F-35 fighter jets for \\$3 billion](#) », *Times of Israel*, 4 juin 2024.
- ²⁰ SOAR Daniel, « [The Most Expensive Weapon Ever Built](#) », *loc. cit.*
- ²¹ CORNWELL Alexander, « [UAE weapons maker EDGE wants in on F-35 supply chain](#) », *Reuters*, 23 février 2021.
- ²² SHARP Jeremy M. (dir.), « [Israel's Qualitative Military Edge and Possible U.S. Arms Sales to the United Arab Emirates](#) », CRS, R46580, 26 octobre 2020.
- ²³ KAMINSKI Marek, « [EAU : Un rapprochement avec la Chine compromettant pour le F-35 ?](#) », *Air & Cosmos*, 28 mai 2021.
- ²⁴ ROSE Sunniva, « [Legal challenge to Dutch government over "loopholes" in export ban on F-35 parts](#) », *The National*, 27 septembre 2024 ; KUHN Frank et HOFFBERGER-PIPPAN Elisabeth, « [Court Orders Dutch Government to halt the Export of F-35 Parts to Israel: Implications for the War in Gaza and Beyond](#) », *PRIF Blog*, 6 mars 2024.
- ²⁵ « [Advocate General's recommendation to Supreme Court: Court of Appeal's decision that Dutch State must cease exports of F-35 parts to Israel can be upheld](#) », *Hoge Raad der Nederlanden*, 29 novembre 2024.
- ²⁶ GJERDING Sebastian et ANDERSEN Lasse Skou, « [Danskudstyrede kampfly deltog i angreb i Gaza med store civile tab](#) », *loc. cit.*
- ²⁷ « [Danemark. Quatre ONG poursuivent l'État danois en justice pour faire cesser les exportations d'armes vers Israël](#) », *Amnesty International*, 12 mars 2024.
- ²⁸ AL-SAHLI Nasser, « [Denmark faces legal action over arms sales to Israel amid Gaza war](#) », *The New Arab*, 16 août 2024.
- ²⁹ BEAULIEU-KRATCHANOV Léa, « [Héroux-Devtek bloqué pour sa contribution aux avions F-35 utilisés à Gaza](#) », *Pivot*, 2 avril 2024. La société Héroux-Devtek est impliquée dans la construction de trains d'atterrissage. À propos de la plainte, voir : « [Lawsuit Filed Against Canadian Government to Stop Arms Exports to Israel](#) », *Al-Haq*, 5 mars 2024.
- ³⁰ A ce propos, voir également : KESTLER-D'AMOURS Jillian, « [How Canada's "off-the-record" arms exports end up in Israël](#) », *Al Jazeera*, 15 août 2024.
- ³¹ MACCHARLES Tonda, « [Trudeau government blocks weapons exports to Israel made via the U.S.](#) », *Toronto Star*, septembre 2024 ; COSH Alex, « [What Mélanie Joly Said And Didn't Say About Israel Arms Exports](#) », *The Maple*, 12 septembre 2024.
- ³² MIC Ali, « [Australia challenged on "moral failure" of weapons trade with Israel](#) », *Al Jazeera*, 28 mars 2024.

- ³³ GREENE Andrew, « [Inside the murky debate over whether Australia is exporting weapons to Israel](#) », *ABC News*, 13 juin 2024.
- ³⁴ BREKE Cecilie Valentine et HANBALY Laik, « [Bombet Gaza med F-35-fly – kan inneholde norskproduserte deler](#) », *NRK*, 10 septembre 2024.
- ³⁵ OVERTON Ian, « [UK-made F-35 components linked to civilian casualties in Gaza strikes new evidence suggests](#) », *AOAV*, 2 septembre 2024.
- ³⁶ « [Mapped: All the UK Companies Manufacturing Components for Israel's F35 Combat Aircraft](#) », *Campaign Against Arms Trade*, 2 février 2024.
- ³⁷ ABDUL Geneva, « [High court rejects legal challenge over UK arms sales to Israel](#) », *The Guardian*, 20 février 2024.
- ³⁸ « [UK suspends around 30 arms export licences to Israel for use in Gaza over International Humanitarian Law concerns](#) », *GOV.UK*, 2 septembre 2024.
- ³⁹ PERLO-FREEMAN Sam et FALLON Katie, « [The UK's partial suspension of arms export licences to Israel, and the F-35 exemption: a briefing](#) », *CAAT*, 10 octobre 2024.
- ⁴⁰ ALLISON Georges, « [UK clarifies role in F-35 component transfers to Israel](#) », *UK Defense Journal*, 1^{er} décembre 2024.
- ⁴¹ QUET Mathieu, *Flux. Comment la pensée logistique gouverne le monde, op. cit.*
- ⁴² « [Yémen : l'aviation israélienne a "frappé" la ville de Hodeïda au lendemain d'une attaque des Houthis sur Tel-Aviv](#) », *RFI*, 20 juillet 2024.
- ⁴³ AKKAD Dania, « [US says no system in place to track delivery of spare parts for Israeli F-35s](#) », *Middle East Eye*, 4 octobre 2024.



Fondé à Bruxelles en 1979, le GRIP (Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité) s'est développé dans le contexte particulier de la Guerre froide, ses premiers travaux portant sur les rapports de forces Est-Ouest. Durant les années 1980, le GRIP s'est surtout fait connaître par ses analyses et dossiers d'information concernant la course aux armements, ses mécanismes et ses enjeux. Après la chute du mur de Berlin en 1989, prenant acte du nouvel environnement géostratégique, le GRIP a orienté ses travaux sur les questions de sécurité au sens large et a acquis une expertise reconnue sur les questions d'armement et de désarmement (production, réglementations et contrôle des transferts, non-prolifération), la prévention et la gestion des conflits (en particulier sur le continent africain), l'intégration européenne en matière de défense et de sécurité, et les enjeux stratégiques. En éclairant citoyens et décideurs sur des problèmes complexes, le GRIP entend contribuer à la diminution des tensions internationales et tendre vers un monde moins armé et plus sûr. Plus précisément, l'objectif du GRIP est de travailler en faveur de la prévention des conflits, du désarmement et de l'amélioration de la maîtrise des armements.

5 BONNES RAISONS DE SOUTENIR LE GRIP

Le GRIP a pour mission d'étudier les conflits et les conditions de la paix. Il le fait dans l'optique de donner aux citoyens, à la société civile et aux élus accès à des analyses indépendantes permettant aux décideurs comme au grand public de renforcer leurs capacités critiques face à des enjeux complexes où s'entremêlent des intérêts politiques et économiques et des conceptions normatives et éthiques parfois contradictoires. En faisant un don au GRIP, vous participez au renforcement de ses moyens et œuvrez à :

- Développer une recherche indépendante sur la paix ;
- Consolider les capacités en tant que force de proposition auprès des décideurs politiques ;
- Garantir l'accès en langue française à une recherche rigoureuse et accessible au public ;
- Former une relève à qui il incombera de relever les défis de demain ;
- Préserver l'activité *Édition* du GRIP qui permet de mettre de l'avant les combats des acteurs au service de la paix qu'ils soient journalistes, médecins ou militants des droits de la personne.

Le GRIP ne saurait accomplir efficacement sa mission d'information et de sensibilisation du public sans le soutien de donateurs motivés par la défense de la paix comme bien commun. En soutenant le GRIP, vous contribuez au renforcement d'une recherche indépendante et de qualité au service de la société civile sur de nombreux sujets sensibles relatifs aux droits humains, aux libertés fondamentales ou encore à la sécurité des personnes. Vous permettez aussi aux chercheurs du GRIP de s'investir dans la formation d'une relève étudiante, en fournissant un encadrement propice à la transmission des savoirs et des compétences nécessaires à l'analyse critique des enjeux de société.

Rejoignez-nous sur www.grip.org .

Devenez donateur : IBAN -BE87 0001 5912 8294 - BIC/SWIFT : BPO TBE B1

GROUPE DE RECHERCHE ET D'INFORMATION SUR LA PAIX ET LA SECURITE

Avenue des Arts, 7-8
B-1210 Saint-Josse-ten-Noode
Tél. : +32 (0) 473 982 820
Site Internet : grip.org