



GRUPE DE RECHERCHE
ET D'INFORMATION
SUR LA PAIX ET LA SÉCURITÉ

467 chaussée de Louvain
B – 1030 Bruxelles
Tél. : +32 (0)2 241 84 20
Fax : +32 (0)2 245 19 33
Courriel : admi@grip.org
Internet : www.grip.org
Twitter : [@grip_org](https://twitter.com/grip_org)
Facebook : GRIP.1979

Le Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité (GRIP) est un centre de recherche indépendant fondé à Bruxelles en 1979.

Composé de vingt membres permanents et d'un vaste réseau de chercheurs associés, en Belgique et à l'étranger, le GRIP dispose d'une expertise reconnue sur les questions d'armement et de désarmement (production, législation, 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 asiatiques.

En tant qu'éditeur, ses nombreuses publications renforcent cette démarche de diffusion de l'information. En 1990, le GRIP a été désigné « Messenger de la Paix » par le Secrétaire général de l'ONU, Javier Pérez de Cuéllar, en reconnaissance de « Sa contribution précieuse à l'action menée en faveur de la paix ».



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

ÉCLAIRAGE – 8 octobre 2014

VOKAR Benjamin, L' « après F-16 » : une opportunité de changer de cap, Éclairage du GRIP, 8 octobre 2014.

<http://www.grip.org/fr/node/1369>



ÉCLAIRAGE

L' « après F-16 » : une opportunité de changer de cap

Par Benjamin Vokar

8 octobre 2014

Reporter une nouvelle fois l'échéance n'est plus possible : le prochain gouvernement devra impérativement trancher la question du renouvellement des F-16 vieillissants. Investir des milliards dans un nouvel avion de combat dernier cri ou saisir l'occasion pour revoir le rôle de notre force aérienne ? Un choix stratégique majeur, lourd de conséquences...

Lorsqu'au milieu des années 1970, le gouvernement belge débourse la bagatelle de 30 milliards de francs pour acquérir une flotte de F-16¹, d'aucuns se félicitent de ce « Contrat du siècle ». Nous sommes alors en pleine Guerre froide, la course aux armements est mondiale et se fournir chez l'allié américain s'impose comme une évidence. La Belgique peut se vanter de posséder un chasseur-bombardier de pointe, le secteur aéronautique profite des retombées économiques² et les critiques sont vite balayées. Quarante ans plus tard, les pressions pour remplacer ces avions en fin de vie émanent de tous côtés³. Mais avant de choisir quel sera le successeur du F-16 – et de signer un chèque de plusieurs milliards – il serait judicieux de poser la question de l'utilité d'une force aérienne aujourd'hui.

Des avions pour faire quoi ?

La première mission de nos avions de chasse concerne la protection du territoire national contre toute menace surgissant dans notre espace aérien. Si un appareil menace de s'écraser sur une ville ou une installation nucléaire, un chasseur doit être en mesure de l'intercepter⁴. Cette capacité purement défensive ne prête pas vraiment à polémique et ne demande pas énormément de ressources : entre 2 et 4 appareils, stationnés dans les bases aériennes de Florennes et Kleine-Brogel.

La deuxième mission, nettement plus sensible et onéreuse, concerne les opérations extérieures réalisées dans le cadre de l'Alliance atlantique, comme l'imposition d'une « zone d'exclusion aérienne » (*no-fly zone*) ou une campagne de bombardement dans un pays tiers. L'armée belge souhaite conserver une capacité de déploiement d'au moins une dizaine de chasseurs pour les interventions à l'étranger (comme au Kosovo, en Afghanistan ou en Libye). Précisons néanmoins que pour avoir une dizaine d'avions opérationnels, le double voire le triple est requis, certains appareils étant indisponibles pour causes de réparation, de maintenance ou d'entraînement des pilotes.

Une posture résolument offensive

Rien ne laissait présager que l'armée belge avait d'autres ambitions pour sa composante aérienne... jusque début septembre, où la rédaction de la VRT a mis la main sur un document confidentiel émanant de la Défense⁵. Un « cahier des charges » envoyé aux différents avionneurs abordant l'idée d'une participation « à une opération multinationale incluant l'engagement de 30 avions ». Une mission beaucoup plus ambitieuse que par le passé et qui, si elle renforcerait la position de la Belgique vis-à-vis de ses alliés, tranche sensiblement avec les prévisions avancées jusqu'alors. Car afin d'être en mesure de déployer une trentaine d'avions au sein d'une flotte internationale, la Belgique devrait en acquérir au moins le double ! Un constat qui va complètement à contre-courant de la tendance actuelle de réductions budgétaires et d'allègements des effectifs...

Un marché tronqué ?

Les cinq prétendants au remplacement du F-16 sont connus depuis longtemps : il s'agit du Rafale français (Dassault), du Gripen suédois (Saab), du Typhoon du consortium européen Eurofighter et des chasseurs américains F-18 (Boeing) et F-35 (Lockheed Martin)⁶. Chaque candidat doit proposer « sa meilleure offre » à l'armée belge d'ici fin novembre et ce n'est qu'à partir de là qu'on aura une idée plus précise du montant global. Une seule certitude : cette opération d'acquisition coûtera des milliards d'euros... et d'autant plus si la procédure d'appels d'offres n'est pas respectée.

En effet, différents éléments indiquent que les faveurs se dirigent vers le F-35, qui est aussi l'avion le plus cher de sa catégorie. Comme l'avance Alain Lallemand dans *Le Soir*⁷, le « cahier des charges » semble « taillé sur mesure » pour le chasseur américain. Sans rentrer ici dans les considérations techniques des différents appareils (le GRIP publiera prochainement un rapport plus détaillé sur le sujet), tout semble fait pour disqualifier les candidats plus abordables et imposer comme inévitable l'avion de combat américain.

Le F-35 : le pire choix possible ?

Pourtant, le « *Joint Strike Fighter*⁸ » s'annonce comme un mauvais choix pour plusieurs raisons. Tout d'abord son prix astronomique, qui a déjà triplé depuis le lancement du programme en 1995 et pourrait atteindre 120 millions d'euros par appareil. Or cette facture déjà bien salée ne sera pas (ou trop peu) compensée par des retombées économiques dans le secteur aéronautique, à la différence du programme F-16. Trop de pays sont déjà impliqués dans sa chaîne de production et il y a fort à parier que la Belgique ne puisse grappiller que des miettes.

Autre interrogation majeure : la fiabilité de l'appareil. Les essais réalisés sur le F-35 sont loin d'être concluants et les doutes s'accumulent : pannes à répétitions, problème de logiciels, incendie avant le décollage d'un appareil en juin dernier... De l'aveu même de la Défense américaine, qui a dû revoir ses exigences à la baisse afin que l'avion de Lockheed Martin reste conforme au programme, malgré sept ans de retard et l'explosion de son budget⁹.

Explorer d'autres pistes

Au-delà du choix technique et budgétaire, se pose la question de l'avenir de la force aérienne et du rôle futur que notre pays veut jouer au sein de l'OTAN et de l'Europe de la Défense. À l'heure actuelle, la Belgique n'a encore rien signé et il est encore possible d'envisager d'autres options. Car il existe des voies intermédiaires entre payer le prix fort pour un avion de combat dernier cri ou abandonner purement et simplement la force aérienne de notre pays.

Il peut par exemple être envisagé de sous-traiter à l'un de nos voisins la surveillance de notre espace aérien (de taille limitée), de se lancer dans un programme de leasing des appareils évoluant en fonction de nos besoins, ou d'investir dans une flotte européenne avec d'autres alliés aux capacités réduites. Ce choix permettrait à notre pays de se positionner comme un pionnier, au sein d'une Europe de la Défense qui peine à se concrétiser sur le terrain.

Un enjeu de société majeur

À ce stade, il serait dommageable d'exclure d'emblée ces possibilités, car les réalités budgétaires et stratégiques imposent des changements structurels dans la Défense de nombreux pays. La composante terrestre belge, par exemple, a abandonné ses chars Léopard devenus inutiles pour laisser place à un matériel plus léger et flexible. Dans le même ordre d'idée, la marine belge collabore de plus en plus étroitement avec celle des Pays-Bas. Si la Belgique décide de ne pas renouveler sa flotte de chasseurs, elle ne deviendra pas forcément le passager clandestin de l'Alliance atlantique, si elle arrive à compenser ce choix par un engagement renforcé dans d'autres domaines.

Elle pourrait par exemple moderniser sa flotte de transporteurs aériens – dont nos alliés manquent cruellement – qui ont l’avantage de pouvoir servir à la fois en soutien logistique lors de campagnes militaires et lors des missions d’urgence ou d’aide humanitaire. Ou se spécialiser dans des secteurs de pointe où elle excelle déjà, comme le déminage ou les Forces spéciales. En revanche, le choix de renouveler sa flotte de chasseurs-bombardiers risque d’hypothéquer d’un seul coup les programmes de modernisation des autres composantes.

Le renouvellement des F-16 est un sujet complexe, auquel se greffent d’autres débats majeurs comme le retrait des armes nucléaires tactiques américaines qui se trouvent sur notre sol depuis cinquante ans. Car si ce n’est pas précisé dans le cahier des charges officiel, l’une des missions des chasseurs-bombardiers est de pouvoir transporter une arme nucléaire en cas de besoin¹⁰. Déjà discutable durant la Guerre Froide, cette mission semble aujourd’hui totalement en décalage avec la position actuelle de la Belgique. Plus que jamais, l’« après F-16 » représente une opportunité de débattre de ces questions sur la scène publique, avec l’ensemble du paysage politique, et de manière transparente. Le GRIP suivra ce dossier de près et participera autant que possible au débat...

L’auteur

Après avoir travaillé comme journaliste pour différents titres en presse écrite, Benjamin Vokar a rejoint l’équipe du GRIP en mars 2013. Il est en charge des publications et suit particulièrement les questions de défense et de sécurité en Asie et en Europe.

-
1. La Belgique opte officiellement pour le F-16 en juin 1975, rejoignant d'autres partenaires européens comme le Danemark, la Norvège et les Pays-Bas. Le premier vol d'un F-16 belge aura lieu le 1^{er} décembre 1978 et la première escadrille sera opérationnelle dès 1980.
 2. Le montant varie sensiblement suivant les sources mais il est acquis qu'elles ont été largement supérieures à l'investissement initial et ont profité à l'ensemble du secteur aéronautique belge.
 - 3 . Le retrait graduel des F-16 devrait débuter entre 2020 et 2023.
 4. Deux F-16 se tiennent prêts, 24h/24, pour cette mission dite de « *Quick Reaction Alert* ».
 5. Le document intitulé « *Belgian Defence – Air Combat Capability Successor Program – Preparation Survey* » a été envoyé début juin par le département des ressources matérielles de l'armée aux cinq aviateurs retenus comme candidats à la succession du F-16.
 6. Les cinq agences d'État concernées sont : la Direction générale des armements française (Rafale), l'agence suédoise d'exportation en matière de défense et de sécurité (JAS-39 Gripen), le ministère de la défense britannique (Eurofighter), le « *Navy Integrated Program Office* » américain (F/A-18F Super Hornet) et le « *Joint Program Office* » américain (F-35).
 7. Alain Lallemand, « [Armée : le F-35 avantagé ?](#) », Le Soir, 2 septembre 2014.
 8. Du nom du programme duquel le F-35 est issu, à savoir un programme destiné à développer un avion de combat multirôle de nouvelle génération pour l'ensemble des composantes de l'armée américaine.
 9. Hélène Masson, [Le Royaume-Uni et le programme JSF/F-35 : un partenariat au goût amer](#), Note de la Fondation pour la recherche stratégique, 23 mars 2006.
 10. Jean-Marie Collin, [Les armes nucléaires de l'OTAN fin de partie ou redéploiement ?](#), Rapport du GRIP, 6 janvier 2009.