

La Pologne commandera officiellement 32 F35A dans les prochains jours

Selon les déclarations du ministre de La Défense polonais Mariusz Blaszczak, faites le 22 janvier, [Varsovie devrait officialiser la commande de 32 F35A](#) auprès du constructeur américain Lockheed-Martin, avec une date de livraison initiale fixée à 2024. Le montant du contrat global n'est pas officiellement publié à ce jour, mais selon le quotidien polonais Dziennik Gazeta Prawna, les autorités polonaises et américaines se seraient entendues pour [ne pas demander de clauses d'offset](#) ou de compensations industrielles, [contrairement à la demande initiale](#), permettant de réduire le délais ainsi que le cout global du contrat qui devrait s'établir autour de 4 Md\$ (3,6 Md€), incluant la formation et un soutien pour la maintenance des appareils. [Le prix unitaire du F35A dans ce contrat serait inférieur à 80 m\\$,](#) soit 72 m€.

Lorsque, à l'été 2019, la décision fut prise de ne pas livrer les 100 F35 commandés par la Turquie en raison de l'acquisition par Ankara de batteries de missiles anti-aériens S400 de facture russe, Washington avait immédiatement déclenché un plan de "secours" visant à préserver le planning de production. Ce plan reposait sur 3 pays européens : La Grèce, la Roumanie et la Pologne. Concomitamment à une offensive officielle dans les hautes sphères des ministères de La Défense et des gouvernements de ces 3 pays, une action de communication d'ampleur fut lancée pour amener l'opinion publique à soutenir l'offre. En Grèce notamment, en à peine 3 jours, la sphère médiatique Défense, très active sur internet et les réseaux sociaux, bascula d'une position très hostile au F35A, jugé trop cher, trop complexe, trop peu fiable et surtout potentiellement mis en œuvre par Ankara, à un soutien presque unanime, et inconditionnel, pour "le meilleur avion de combat du moment".



Malgré des performances très élevées et une évolutivité inégalée, le Rafale n'est jamais parvenu à s'imposer face au F35 dans une compétition européenne ou internationale

La Pologne sera donc le 7ème pays européen à commander l'appareil américain, après [la Grande-Bretagne](#), l'Italie, [la Norvège](#), [les Pays-Bas](#), le Danemark et la Belgique. Outre les

États-Unis, ou l'appareil a été commandé par l'US Air Force, l'US Navy et l'US Marines Corps, le F35 a également été commandé par Israël, le Japon, la Corée du Sud, l'Australie et Singapour. Il est présentement engagé dans [des compétitions en Suisse](#), en Finlande et au Canada, et plusieurs pays ont déclaré leur intention de le commander, comme la Grèce et la Roumanie. Enfin, certains pays, comme Taiwan, les Émirats Arabes Unis ou le Royaume d'Arabie saoudite se sont déclarés prêts à l'acquérir, mais n'ont pas reçu l'autorisation de le faire de la part de Washington. Au total, presque 500 appareils avaient été livrés au début de l'année 2020, alors que la production annuelle devrait s'établir, cette année, à 141 aéronaves, en faisant incontestablement l'avion de combat le plus produit sur la planète aujourd'hui. Lockheed estime que d'ici 2035, plus de 3500 F35 auront été fabriqués et livrés au travers le monde.

Certes, l'appareil a des qualités, et des capacités uniques, notamment en terme de furtivité passive. Mais ce succès ne peut s'expliquer par ces uniques points forts, [par ailleurs de plus en plus contestés](#), soit par de [nouvelles technologies de détection comme les radars passifs](#), les radars à basse fréquence ou lesIRST, soit par l'évolution des autres appareils présents sur le marché, notamment concernant les capacités de fusion de données. En outre, il reste un avion lourd, peu manœuvrant et monomoteur, évoluant dans la gamme de prix des avions de combat bimoteurs comme le Rafale, le Typhoon ou le Su-35. Enfin, il rencontre toujours [des problèmes de maintenance](#), avec un coût de possession deux fois plus élevé que ses homologues européens. Malgré cela, il s'est vendu plus de F35 ces 10 dernières années, que de Rafale, Typhoon, F15, F18, Su-30 et Su-35 réunis.



La Grande-Bretagne et l'Italie ont choisi le F35 alors même qu'ils participent à la fabrication et l'évolution du Typhoon.

Les raisons de ce succès sont à rechercher non pas dans les performances ou les technologies mises en œuvre par l'avion de Lockheed, mais par un marketing politique et global particulièrement efficace, bien davantage que ne l'est celui des sociétés européennes. Car plutôt que de concentrer leurs efforts sur la sphère de la capacité de décision, comme le font traditionnellement les européens, les équipes américaines mènent conjointement [des actions vers ces élites politiques](#), mais également vers une base politique et surtout vers l'opinion publique. Comme le montre l'exemple grec, le discours et la méthode sont parfaitement rodés,

et en quelques jours, le F35 peut devenir l'unique choix qui s'impose, surtout quand, conjointement, vous parvenez à faire dire en public à certaines autorités politiques et militaires que l'appareil est le plus performant actuellement disponible, comme ce fut le cas en Belgique, en Grèce, en Pologne, ou récemment en Suisse. En réalité, le F35 s'est imposé sur tous les marchés qu'il a visé, à l'exception notable de l'Allemagne qui, avec le soutien de la France et dans l'optique du programme SCAF, a écarté l'appareil de la compétition opposant Typhoon et Super Hornet pour le remplacement des Tornado de la Luftwaffe. Et ce, malgré [le soutien très appuyé des autorités de cette même Luftwaffe et même de l'OTAN](#) en faveur de l'avion furtif américain. Les avions européens, eux, n'ont pu s'imposer que sur des marchés sur lesquels le F35 n'était pas exporté, au Moyen-Orient et en Asie.

Malgré [les performances annoncées du futur standard F4 du Rafale](#), et du [Typhoon dans sa version ECR/SEAD](#), qui n'auront rien à envier au F35, ces appareils ne pourront probablement pas s'imposer tant que les constructeurs européens, et leurs états de tutelle, ne mettront pas en oeuvre une stratégie globale comparable à celle de Lockheed-Martin et des Etats-Unis, notamment vis-à-vis des opinions publiques. Ainsi, en Belgique, [l'opinion publique flamande et le ministre de La Défense Steve Vandeput](#), très en faveur du F35 et hostile au Rafale, finit d'achever les quelques velléités wallonnes et [du gouvernement de Charles Michel en faveur d'un partenariat européen](#), qui ne reçut aucun soutien en matière de communication ni de la part d'Airbus DS, ni de Dassault Aviation, et qui pourtant furent crucifiées par une bonne partie de la presse française pour avoir "trahi" les ambitions européennes.



Le futur Typhoon ECR/SEAD présenté par Airbus DS offrira des performances en matière d'élimination des défenses anti-aériennes adverses égalant très largement celles du F35

Malheureusement, et en dépit de l'évidence, nombre d'européens, français en tête, préféreront vociférer contre la décision de Varsovie d'acquérir le F35, plutôt que de s'interroger sur les raisons profondes du succès de l'avion américain dans le Monde, et de tenter d'y répondre par une approche moderne et adaptée, et non des paradigmes éculés depuis les années 2000.