

# Airbus et l'Eurofighter Typhoon connaissent de nouveaux déboires au Moyen-Orient

Décidément, les succès à l'exportation de l'Eurofighter Typhoon semblent s'accompagner de scandales judiciaires à répétitions. Après les enquêtes sur le contrat saoudien, enterrées sous une couche de secret défense et [d'intérêts stratégiques](#), ou encore les [soupçons de corruption et de fraude](#) dans la vente de quinze appareils en Autriche, c'est au tour du contrat koweïti d'être soupçonné de malversations.

Ainsi, d'après [le journal koweïtien Al-Rai](#) citant des sources judiciaires, le Ministre de la Défense et vice-Premier Ministre Cheikh Ahmed Al-Mansour aurait soumis un rapport dénonçant plusieurs violations à la loi dans le cadre de la vente 28 chasseurs Typhoon, signée en avril 2016. Plusieurs fonctionnaires actuels et anciens fonctionnaires du Ministère seraient mis en cause, ainsi qu'au moins un ancien Ministre, dont l'identité n'aurait pas été révélée. Les accusations portent sur le versement de commissions liées au contrat, mais aussi sur le contournement de procédures réglementaires, possiblement liées à la sélection de l'appareil. Saisi par le Ministère, [le procureur public aurait ainsi ouvert une enquête](#) officielle pour corruption ce 25 janvier. Bien que le contrat koweïti ait été négocié avant tout par l'Italien Leonardo, le consortium Eurofighter reste avant tout détenu par Airbus. De fait, l'enquête ouverte ces derniers jours au Koweït semblerait également se porter sur un autre contrat majeur signé ces dernières années, celles des 30 hélicoptères Caracal de Airbus Helicopters.



Les 72 Eurofighter Typhoon opérés par l'Arabie Saoudite ont conduit de nombreuses frappes au Yémen. De nouveaux appareils optimisés pour la frappe aérienne devraient remplacer à terme les Tornado saoudiens

Pour l'heure, l'enquête n'en est qu'à ses débuts, et les allégations portées par le Ministre de la Défense actuelle pourraient aussi comporter, en partie, une dimension politique et diplomatique, à l'heure où le pays multiplie les achats –et donc les dépenses– de défense. Néanmoins, de telles accusations font écho à l'annonce faite hier par Airbus évoquant des accords trouvés à la fois en France, au Royaume-Uni et aux États-Unis dans le cadre de plusieurs enquêtes pour corruption actuellement en cours. Ces dernières concerneraient à la fois le secteur civil et militaire, avec des allégations de pots de vin ou encore de contournement des réglementations ITAR. Après avoir découvert les faits en 2013, Airbus aurait attendu trois ans avant de se dénoncer cherchant, comme aujourd'hui, à contrôler au mieux la communication autour de ces enquêtes.

Ces dernières, cependant, tombent bien mal dans le cas koweïtien. Mais elles pourraient aussi plomber un peu plus les chances d'Eurofighter dans les compétitions suisses et finlandaises. Jusqu'à aujourd'hui, l'avion européen n'a réussi à remporter aucune compétition ouverte internationale, et n'a terminé en final qu'une fois face au Rafale en Inde. Alors que tous ses contrats exports ont été négociés de gré à gré, et que nombre d'entre eux ont connus par la suite divers scandales judiciaires, une victoire dans un appel d'offre véritablement transparent serait non seulement une aubaine pour la communication du consortium européen, mais aussi un véritable soulagement d'un point de vue industriel.



La vente de 30 H225M Caracal par Airbus pourrait également être éclaboussée par les soupçons de corruption au Koweït.

En effet, les appareils restant à livrer au Koweït et au Qatar seront parmi les derniers Eurofighter Typhoon à sortir de chaîne. Pour Airbus, Leonardo et BAE Systems, qui forment le consortium Eurofighter, il est indispensable de sceller de nouveaux contrats dans les trois ou quatre prochaines années faute de quoi les chaînes d'assemblage seront définitivement fermées. L'Allemagne devrait ainsi commander [33 exemplaires supplémentaires](#) pour remplacer ses vieux Eurofighter de la Tranche 1, et pourrait sélectionner le Typhoon pour remplacer ses Tornado dans les missions d'attaque au

sol et [de suppression des défenses adverses ennemies](#). Mais, jusqu'à présent, l'option la plus sérieuse pour une commande importante à l'exportation résidait dans l'Arabie Saoudite, qui temporise depuis une dizaine d'années l'achat d'une nouvelle tranche d'appareils, cette fois-ci dans une version multirôle similaire à celle acquise par le Qatar et le Koweït.

Alors qu'une commande de 48 appareils était attendue prochainement, pour un montant de 5 milliards £ (environ 6 milliards €), [la presse anglaise](#) a rapporté récemment que le contrat serait pour le moment bloqué par l'Allemagne dans le cadre des sanctions imposées suite à l'assassinat de Jamal Khashoggi. Pour les commentateurs britanniques, il s'agit à coup sûr d'un coût dur pour l'industrie britannique, alors que plusieurs milliers d'emplois dépendent de la chaîne d'assemblage de BAE, au nord de l'Angleterre. Des officiels britanniques et des représentants de BAE auraient ainsi exprimé leur inquiétude en cas d'annulation du contrat, ou de report au-delà de la date prévue de fin d'activité de la chaîne.



Eurofighter présentait en 2019 une variante du Typhoon optimisée pour la guerre électronique, en vue de remplacer les Tornado ECR de la Luftwaffe

Cette situation, cependant, n'est pas sans soulever certains questionnements. D'une part, s'il peut être de bon ton de rendre l'Allemagne responsable des malheurs du programme industriel Eurofighter au Royaume-Uni, force est de constater que Berlin est le seul pays du consortium européen à considérer sérieusement de continuer à soutenir le Typhoon par des achats pour sa propre armée de l'air. D'autre part, les 72 Eurofighter Typhoon vendus par le Royaume-Uni à l'Arabie Saoudite avaient été prélevés sur les dotations prévues pour la Royal Air Force, et non pas rajoutées au cumul des commandes, privant ainsi les autres membres du consortium de retombées industrielles tout en réduisant la part des commandes britanniques, alors même que la juste répartition industrielle du programme devait être proportionnelle aux commandes de chacun. D'autant plus que le nombre de chasseurs en service au

Royaume-Uni est à son plus bas historique et que le F-35 continue de ponctionner une grande partie des crédits d'équipement de la RAF au détriment de nouveaux achats d'Eurofighter par le Royaume-Uni, et pour le Royaume-Uni.

Au-delà, bien évidemment, une telle situation interroge à l'heure où l'Europe redistribue ses cartes aéronautiques autour des programmes Tempest et SCAF. Cela démontre les tensions industrielles et politiques qui peuvent se créer autour de la gestion multinationale d'un programme stratégique, tout en illustrant les risques diplomatiques liés aux ventes de ces équipements. Alors que la France est un des plus grands pourvoyeurs d'armes pour le Moyen-Orient, il conviendra ainsi de veiller à ce que sa coopération avec Berlin autour du [NGF](#) ne conduise pas à des crises diplomatiques de ce style à répétition.