

# Le Rafale a terminé sa campagne d'essais en Finlande

En Europe, le Rafale est engagé dans deux compétitions internationales visant toutes deux à remplacer des F/A-18C/D Hornet. Après la Suisse, qui a évalué le Rafale l'été dernier sur la base de Payerne, c'était donc au tour de la Finlande d'inviter Dassault à présenter son Rafale sur la base de Tampere-Pirkkala [dans le cadre de la compétition HX](#). Cette évaluation fait suite à celle du Eurofighter Typhoon et précède celle du Saab Gripen E, qui débute demain. Par la suite, les forces aériennes finlandaises recevront le F-35 de Lockheed Martin puis, dans la foulée, le F/A-18E/F Super Hornet de Boeing.

C'est donc le 20 janvier que deux Rafale sont arrivés en Finlande, et leur retour en France est attendu aujourd'hui même. Il s'agit de deux biplaces, le Rafale B n°354 de l'Armée de l'Air et le Rafale B n°301 utilisé par la DGA et Dassault Aviation pour la mise au point des derniers standards de l'appareils. Ce sont donc, a priori, les mêmes appareils que ceux qui avaient été déployés en Suisse. Tous deux sont au standard F3R, aujourd'hui opérationnel dans les forces françaises, mais le n°301 semble incorporer des éléments propres à un avion d'essais et représentatifs de certaines fonctionnalités en cours de développement pour le standard F4 ou pour certains clients étrangers.



Le Rafale connaît bien la Finlande, pour y avoir effectué une partie des essais de ses campagnes de certification

La campagne d'essais d'une semaine a pour but d'évaluer le Rafale dans les conditions opérationnelles de l'hiver arctique, un environnement particulièrement

contraignant mais que les équipages de Rafale connaissent bien pour y avoir été régulièrement déployés en exercices. Au cours de la semaine, les deux chasseurs biplaces ont mené un programme intensif de tests, comprenant des combats aériens dissymétriques contre des Hornet et Hawk finlandais, des assauts à terre, des simulations de missions de pénétrations ou encore des missions de reconnaissance.

Dans la compétition HX, le Rafale fait pour l'heure office de challenger, au moins aux yeux du grand public et de la presse locale. Il faut dire que l'avion français souffre d'un manque criant de visibilité, alors même que SAAB, Eurofighter ou encore Lockheed Martin ont mené des campagnes de lobbying intenses auprès des médias finlandais. Au point que certains d'entre eux se sont vus recadrés par les autorités, [notamment pour éviter toute tentative de corruption vis-à-vis des membres du comité](#) en charge du dossier. Néanmoins, pour nombre d'analystes et de bookmakers, le message est déjà passé et bien ancré au fond des esprits, renvoyant le Rafale au rang de concurrent sans grande chance face aux rouleau compresseur américain ou au local de l'étape, le Suédois Gripen E/F.



L'Eurofighter Typhoon lors de son évaluation en Finlande. Si l'appareil se présente comme une solution européenne, c'est aussi la solution la plus risquée à long terme sur le plan industriel et logistique

En attendant, comme à son habitude, Dassault Aviation joue les bons élèves et réalise une campagne de charme à destination des évaluateurs basée sur les qualités techniques de l'appareil. Et il faut bien reconnaître que, sur ce plan, le Rafale ne manque pas d'arguments.

- D'une part, la conception même de l'appareil répond parfaitement au besoin de remplacement du Hornet, l'appareil français étant un biréacteur de hautes performances aussi à l'aise pour les missions d'interception que pour la frappe

au sol ou l'assaut à la mer, ce dont ne peut se targuer aucun autre concurrent de la compétition.

- D'autre part, les équipements embarqués sur les deux avions de tests étaient représentatifs de la variante opérationnelle de l'appareil. Or, le système d'autoprotection SPECTRA, la nouvelle nacelle de désignation laser et de reconnaissance TALIOS ou encore le missile à très longue portée METEOR sont aujourd'hui parmi les meilleurs systèmes au monde, chacun dans leur catégorie. Et cela sans même parler de l'antenne SATCOM ou du viseur de casque Targo qui ont été repérés sur les appareils déployés en Finlande. Si ces systèmes ont déjà de quoi briller en soi, les éventuels futurs Rafale finlandais seraient livrés au standard F4, nettement plus avancé en matière de systèmes électroniques, de communication et d'armements.
- Enfin, la carrière opérationnelle du Rafale n'a plus à démontrer ses performances au combat ou encore ses qualités en matière de logistique. Un point qui intéresse particulièrement les forces aériennes finlandaises dès lors que la doctrine nationale entend pouvoir assurer la conduite d'opérations aériennes en toute autonomie, sans attendre d'aide militaire ou logistique de la part de ses alliés.

Et, [au-delà des aspects techniques et opérationnels](#), l'offre française n'est pas dépourvue de potentiel politique et diplomatique. Si les relations entre Helsinki et Stockholm restent solides, malgré quelques tensions ponctuelles, les autorités civiles et militaires locales commencent à douter de la solidité de leurs relations transatlantiques, particulièrement dans un contexte de tensions avec la Russie. A l'inverse, la France apparaît comme un allié continental solide et [un fournisseur d'armement fiable](#), doté d'une politique étrangère globalement alignée sur celle d'Helsinki. La participation française aux dispositifs de renforcement de l'OTAN dans la Baltique tout comme son volontarisme au sein des instances de défense européennes pourraient également jouer en faveur de l'offre de Paris. Enfin, la France a historiquement la réputation de ne pas entraver la libre utilisation du matériel militaire qu'elle fournit, tout en étant généralement un bon élève en matière d'offsets, le contrat HX imposant au moins 30% de retombées industrielles en Finlande.



Le Rafale B 301 avant un vol d'évaluation. Les biplaces envoyés en Finlande auraient permis d'effectuer des vols avec observateurs des forces aériennes finlandaises.

Dans un tel contexte, on ne peut que regretter l'absence d'une campagne de communication dirigée vers le grand public, la

presse généraliste et spécialisée locale ou encore les décideurs politiques, comme bien trop souvent avec les propositions françaises dans des appels d'offre

internationaux. En laissant ce champ libre à la concurrence anglo-saxone et [surtout aux Suédois de chez SAAB](#), et en se reposant uniquement sur le volet diplomatique pour convaincre la sphère politique finlandaise, Dassault Aviation se prive de la possibilité de mobiliser des leviers d'opinions locaux, dont certains [semblent pourtant convaincus par les arguments techniques](#) de l'avionneur français. Pire encore, il risque de renvoyer l'image d'un concurrent peu investi, en manque de motivations commerciales et, par effet de bord, diplomatiques. Alors même que la décision, comme en Suisse, sera in fine politique, indépendamment du succès des évaluations et de l'opinion de la force aérienne.

Après la phase d'essais, l'appel d'offre devrait être lancé en juillet de cette année, et les offres des différents concurrents soumise avant la fin 2020, pour une décision en 2021. Lors de la dernière compétition, le Mirage 2000 avait été finaliste face au Hornet, son élimination étant due à la complexité de sa logistique, devenue aujourd'hui un des points forts du Rafale. De quoi permettre de souhaiter plus de chance au dernier-né de Dassault que n'en avait eu son prédécesseur.