

## L'achat de 14 F-35 supplémentaires serait à l'étude en Belgique

D'après le quotidien belge [Le Soir](#), la Défense belge envisagerait la possibilité d'acquérir jusqu'à 14 F-35A en plus des 34 appareils déjà commandés. Cette hypothèse, qui reste relativisée par les autorités politiques, s'appuierait avant tout sur une demande de l'OTAN estimant que 48 chasseurs modernes sont nécessaires pour permettre à Bruxelles de respecter ses engagements au sein de l'Alliance, alors que les tensions vont grandissantes avec la Russie.

Dans son analyse de la situation, [Laurent Lagneau du site Opex360](#) évoquait également ce matin un [rapport édifiant de la Cour des comptes](#) belge pointant la baisse continue du niveau d'ambition de composante Air alors même qu'il constate une « évolution défavorable de l'environnement sécuritaire global ». Dans le détail, ce document traite avant tout des difficultés rencontrées aujourd'hui par la force aérienne belge, qui peine à respecter son contrat opérationnel (32 chasseurs disponibles en permanence) alors même qu'elle aligne une flotte de 54 F-16.



Deux F-35A néerlandais en essais aux USA. Initialement, 85 appareils étaient prévus, avant que l'explosion des coûts du programme ne réduise la commande à 37 puis 46 unités.

Nul doute, dans de telles conditions, qu'un format réduit à 34 F-35 ne fera que dégrader cette situation. D'autant plus que la maintenance de l'appareil sera en grande partie externalisée, alors que celle du F-16 était gérée principalement en interne. Or, l'externalisation, outre des dépenses fluctuantes et difficilement prévisibles, peut avoir un impact négatif et incontrôlé sur la disponibilité des appareils, aucune amende infligée à un sous-traitant en retard ne permettant de mettre en vol un avion cloué au sol, quelle que soit la bonne volonté de ses techniciens.

Initialement, la composante Air devait compenser partiellement la diminution de sa flotte de chasseurs en procédant à une intégration encore plus poussée avec l'armée de l'air royale néerlandaise (KLu). Cette dernière avait d'ailleurs initialement commandé 37 F-35A, soit sensiblement autant d'appareils que sa partenaire belge. En octobre dernier, toutefois, ministère de la défense néerlandais a annoncé vouloir [procéder à l'achat de 9 chasseurs supplémentaires](#), un chiffre qui pourrait être porté à 15 si les Pays-Bas suivent les recommandations de l'OTAN. Si le souhait de l'état-major de la KLu est de disposer, in fine, de 67 F-35, cela ne pourra se faire que de manière très progressive.



La Belgique a longtemps opéré 160 F-16 aux côtés de plusieurs dizaines de Mirage 5. Aujourd'hui, la composant Air peine à déployer des contingents ponctuels de 6 appareils...

En effet, étant donné le prix à l'achat et à l'entretien du F-35, de telles augmentations de commandes ont fatallement un impact sur le reste de l'effort de défense des pays concernés. Aux Pays-Bas, la commande des F-35 supplémentaires a entraîné le report de plusieurs programmes majeurs, notamment sur le plan naval, tandis que le financement d'une Défense améliorée en Belgique ne pourrait passer que par une élévation des efforts budgétaires qui [pourrait ainsi atteindre 1,28% du PIB](#) –ce qui reste bien loin des recommandations de l'OTAN– en cas d'effort politique réel.

Si cet achat de 14 F-35A supplémentaires est bel et bien à l'étude, rien ne dit pour autant que la Défense belge pourra se le permettre avant la fin des livraisons des 34 appareils déjà commandés. De manière générale, les débats autour du nombre de F-35 acquis en Belgique, aux Pays-Bas mais aussi en Norvège, au Royaume-Uni ou au Canada laisse tout de même transparaître le principal problème du programme JSF F-35 : son prix excessif et sa mauvaise disponibilité. Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, le coût des avions de chasse ne cesse d'augmenter, chaque nouvelle génération ne permettant pas de remplacer nombre pour nombre les anciens

appareils. Malheureusement, depuis la chute du mur de Berlin et les fameux Dividendes de la paix, nombre d'armées de l'air occidentales ont atteint un point critique en matière de réduction d'effectifs. S'il pouvait encore être acceptable de réduire par deux le nombre d'appareils commandés lorsque l'on aligne plusieurs centaines de chasseurs de types différents, les choses changent lorsque l'on passe sous la barre des 100 voire 50 appareils en parc.

Entre les appareils en réparation courante, ceux destinés à l'entraînement des équipages et à la permanence opérationnelle, qui demandent un nombre relativement stable d'avions, la masse minimale ne peut plus être atteinte pour répondre à des déploiements à l'étranger, participer à des exercices majeurs ou répondre à une crise ponctuelle. Aussi furtif et interconnecté soit-il, le F-35 ne dispose pas du don d'ubiquité. On en arrive ainsi à une situation particulièrement ironique. La furtivité et les capacités de combat en réseau du F-35 sont jugées essentielles pour permettre aux petites forces aériennes d'intégrer les coalitions alliées. Mais ces capacités augmentent considérablement le prix des appareils, réduisant le nombre de chasseurs en dotation. Les flottes diminuées peinent alors à accomplir leurs seules missions de permanence opérationnelles –où la furtivité est loin d'être essentielle– et ne sont alors plus en mesure de déployer des contingents réguliers au sein des coalitions...



Si la commande de 14 F-35 supplémentaires est évoquée dans les hautes sphères de l'armée, rien ne garantit qu'elle puisse être financée, à l'heure où la Belgique renouvelle également ses forces terrestres et navales.

Au-delà des critiques, désormais communes, autour du F-35 lui-même, la situation en Belgique et dans l'OTAN au sens large interroge tout de même sur la validité, ou du moins la pertinence, des modèles appliqués sur les appels d'offre conduisant à l'achat d'avions de combat. En effet, l'appel d'offre belge portait précisément sur 34 appareils, censés correspondre à une enveloppe budgétaire permettant –fort justement– l'achat de F-35. Or, pour le même prix, d'autres compétiteurs tels que le

Gripen de SAAB ou le Super Hornet de Boeing auraient pu être en mesure de proposer un nombre bien plus élevé d'appareils, compensant par le nombre certains de leurs désavantages techniques tout en permettant à la composante Air de mettre en ligne plus d'escadrons et donc d'être mieux à même de remplir son contrat opérationnel.

On peut d'ailleurs préciser que la Belgique est loin d'être la seule concernée par cette approche, qui reste encore aujourd'hui très standard. Pourtant, une approche basée sur les capacités globales à iso budget serait bien plus pertinente étant donné les avancées apportées en matière d'avionique, d'armement et de liaisons de données. D'ailleurs, le Gripen suédois a été le premier appareil conçu selon cette optique, ce chasseur léger devant succéder au Viggen nettement plus lourd en misant sur sa capacité à être produit en plus grand nombre et dispersé sur le territoire suédois.



Le Gripen, couplé au GlobalEye, est proposé à la Finlande dans le cadre d'un appel d'offre basé sur les capacités opérationnelles globales des compétiteurs plus que sur les performances individuelles de chaque chasseur.

Peu à peu, certaines armées de l'air tendent ainsi à demander dans leurs appels d'offre une capacité opérationnelle globale, afin de répondre à un cahier des charges plus opérationnel que technique. La [compétition HX en Finlande](#) est ainsi un exemple à suivre dans ce domaine, permettant aux constructeurs de proposer des équipements annexes (avions de reconnaissance, de guerre électronique, etc.) pour peu qu'ils respectent l'enveloppe budgétaire. De même, alors que le précédent appel d'offre suisse, annulé depuis, portait sur la fourniture de 22 chasseurs uniquement, la compétition actuellement en cours va étudier plusieurs formats possibles, considérant le coût, le nombre d'appareils et leurs capacités opérationnelles respectives comme autant de variables différentes.

Cependant, ces deux exemples pourraient bien rester des exceptions encore un moment, notamment en Europe. Si la Finlande et la Suisse insistent sur la

transparence de leurs appels d'offre, de nombreuses forces aériennes de l'OTAN restent doctrinalement attachées au matériel américain, les nombreux achats de F-16 et de F-35, notamment en Europe de l'Est, n'ayant même pas fait l'objet de réels appels d'offre.