

Et si la Belgique s'équipait d'une flottille de Rafale M plutôt que de F35A supplémentaires ?

Dans un précédent article, nous évoquions la réflexion entamée par les autorités belges concernant l'extension de la flotte de 34 F35A commandés en 2018 par [14 nouveaux appareils](#). Il semblerait que comme les Pays-Bas ou la Norvège avant elle, la Belgique revoie le format minimum de sa flotte de chasse pour répondre à la pression opérationnelle. Paradoxalement, après avoir pesé de tout son poids pour porter le choix sur le F35 en Belgique, il semble que ce soit l'OTAN qui serait à l'origine de cette réflexion, l'Alliance estimant qu'avec seulement 34 appareils, les forces aériennes belges ne seront pas en mesure de soutenir ses demandes opérationnelles. Mais cette réflexion pourrait être l'occasion de renforcer simultanément les capacités opérationnelles au profit de l'OTAN, de la protection du ciel national et des opérations Européennes, en remplaçant, à budget égal, ces 14 nouveaux F34A par 16 Rafale Marine.

L'appel d'offre pour le remplacement des F16 des forces aériennes belges avait, en son temps, fait couler beaucoup d'encre, la majorité des industriels le jugeant biaisé en faveur du F35A de Lockheed-Martin. Des informations publiées après le choix favorable à l'avion américain accréditèrent cette perception, puisque [l'OTAN avait, pour ainsi dire, mis la Belgique dans une situation de "non-décision"](#), en exigeant qu'elle s'équipe d'avions spécialisés dans la suppression des défenses anti-aériennes, et considérant que seul le F35A est capable de telles missions aujourd'hui. [L'offre française, en dehors du cadre de l'appel d'offre](#), n'a fait qu'ajouter à la confusion, d'autant que Dassault, l'avionneur français, était très défavorable à cette offre politique. Au delà du choix même de l'appareil, le format prévisionnel de la force aérienne, avec seulement 34 appareils en parc, avait également été largement commenté, et critiqué, sachant qu'il était impossible que 34 F35A puisse soutenir la même pression opérationnelle que la cinquantaine de F16 actuellement en service, et pourtant déjà en saturation.



Le Rafale F4 n'aura rien à envier au F35 concernant les capacités de détection, de

communication et de traitement des données. En revanche, il conservera ses performances aéronautiques supérieures à l'avion américain.

Si l'offre française manquait clairement de consistance, n'ayant pas même été à même de fournir une offre détaillée au gouvernement Michel, elle permet d'ouvrir quelques opportunités concernant les possibles axes de coopération opérationnelle entre les forces aériennes belges et françaises, sur le modèle de [la coopération entamée avec le programme CAMO](#) portant sur l'acquisition des mêmes véhicules blindés VBMR Griffon et EBRC Jaguar par les armées belges et françaises. Parmi elles, figurait l'idée, par ailleurs intégrée à l'offre officielle française transmise par Florence Parly en 2018, de permettre à la Belgique, si elle se portait acquéreur d'un nombre suffisant de Rafale Marine, d'[embarquer une force aéronavale belge sur le porte-avions français Charles de Gaulle](#), et son successeur. En procédant ainsi, le groupe aéronaval français, par ailleurs régulièrement escorté de frégates belges, deviendrait un groupe aéronaval de stature européenne, portant une symbolique, mais également une puissance de feu, très significative.

Or, le besoin d'appareils supplémentaires exprimé doit permettre aux forces aériennes belges d'assurer simultanément les missions intérieures, la maintenance, l'entraînement et les missions extérieures, dont une partie seulement concerne l'OTAN. De fait, il n'est pas nécessaire que les nouveaux appareils soient des F35A, du moment qu'ils permettent de libérer le potentiel opérationnel nécessaire en faveur de l'OTAN nécessitant spécifiquement cet appareil. En outre, un appareil comme le Rafale Marine est réputé pour avoir une maintenance simplifiée, une grande disponibilité, des performances élevées notamment en matière de rayon d'action, capacité d'emport et vitesse, et dans sa prochaine version F4, il aura des capacités de détection/contre-détection et traitement des données similaires à celles du F35A. En d'autres termes, la seule différence effective entre le F35A et le Rafale M F4 sera la furtivité passive du premier, que l'on sait de plus en plus contestée par les nouveaux systèmes de détection comme les radars basse fréquence ou passifs.



Le Rafale offre des capacités propres, comme la pénétration à très basse altitude et à haute vitesse, pour mener des missions de frappe en profondeur dans le dispositif adverse.

En outre, en rejoignant le programme Rafale, la Belgique pourra également rejoindre le programme SCAF, comme elle souhaite le faire depuis 2 ans maintenant. La coopération industrielle franco-belge pourra être étendue, même si elle ne pourra atteindre le volume de l'offre proposée initialement par la ministre des Armées Florence Parly lors de l'appel d'offre initial. Alors que [les industriels belges commencent à douter des compensations effectives liées au programme F35](#), un basculement d'une partie d'entre elle vers le programme Rafale constituerait, à n'en point douter, une alternative bienvenue.

Evidemment, mettre en oeuvre un second type d'appareils dans une force aérienne réduite entraine des inconvénients, en premier lieux desquels l'obligation de disposer de 2 systèmes de maintenance et gestion de stock et de 2 formations pour les pilotes et personnels de maintenance. Mais dans le cas précis de la Belgique, ces éléments peuvent être très atténués par la proximité directe de la France, capable aussi bien de former les personnels que de mutualiser les infrastructures et procédures de maintenance, afin d'en réduire l'empreinte budgétaire et humaine. Idéalement, si la France souhaite vraiment soutenir une telle initiative, il serait possible de mettre en oeuvre une flottille mixte composée d'une escadrille navale française, et d'une escadrille navale belge, et mutualisant, comme c'est le cas dans la Marine Nationale, les échelons de maintenance et de soutien. En d'autres termes, avec un minimum d'ingénierie, il serait possible de neutraliser les surcoûts potentiels liés à l'exploitation d'un second type d'appareil pour les forces aériennes belges. Quand à la Belgique, elle disposerait non seulement d'une escadrille capable de répondre à l'ensemble des besoins de temps de paix, à l'immense majorité des missions de temps de Guerre (selon les critères de l'OTAN) tout en libérant la disponibilité des F35 pour ces missions spécifiques. Cela ouvrirait également des capacités opérationnelles nouvelles pour la Belgique jusqu'ici, au profit de l'OTAN et surtout des initiatives européennes. Enfin, et ce n'est pas neutre, disposer de 2 appareils différents offre une sécurité accrue face à de possibles attaques cyber que l'on sait menacer le F35, ou des malfunctions obligeants un type d'appareil à rester au sol.



En embarquant une flottille de Rafale M belges sur le porte-avions Charles de Gaulle, Paris et

Bruxelles offriraient un symbole fort pour la construction européenne et pour l'Europe de La Défense.

Reste qu'une telle initiative ne va pas d'elle-même. Sans une implication totale des autorités françaises, mais également des armées, et des industriels, elle n'aurait que peu de chances d'aboutir. Il sera par ailleurs nécessaire d'expliquer patiemment et de manière très pédagogique [les points forts d'une telle coopération à l'opinion publique belge, wallonne comme flamande](#), afin de s'attacher le soutien des premiers, et de diminuer l'opposition des seconds. Avec le Brexit, la Belgique reste le seul pays européen avec une tradition militaire d'opérations extérieures avec la France. Elle fut ainsi le seul pays européen à déployer des unités opérationnelles lors du lancement de l'opération Serval au Mali en 2013, en l'occurrence 2 hélicoptères de recherche et sauvetage qui furent intensément employés tout au cours de l'opération. En 1978, les parachutistes belges sautèrent également sur Kolwezi, et rejoignirent les parachutistes français du 2ème Régiment Etranger de Parachutistes pour sécuriser la zone. La construction européenne étant en mal de symboles forts, et l'Europe de La Défense peinant à émerger, une telle initiative agirait, sans le moindre doute, en leur faveur, sans pour autant nuire à l'OTAN, au contraire.