

Le Japon lève le voile sur le futur chasseur F-X... et soulève de nombreuses questions

En décembre dernier, le Ministère de la Défense (MoD) japonais changeait le nom de son programme d'avion de combat de "Future Fighter" en "F-X", marquant ainsi symboliquement le début de la phase de développement de ce nouvel avion. D'après nos confrères de Jane's, le MoD devrait formaliser d'ici la fin de l'année le cadre permettant le développement du F-X en collaboration avec un partenaire étranger. Une première illustration du futur appareil a été dévoilée pour l'occasion, montrant un fuselage rappelant celui du F-22, tandis que la configuration voilure/empennage évoque plutôt le NGF du programme SCAF franco-allemand.

Ce nouvel appareil devrait entrer en service au sein de la JASDF (force d'autodéfense aérienne du Japon) au milieu des années 2030 et remplacer ainsi le F-2A, le dernier chasseur conçu au Japon sur une base de F-16C. Le futur calendrier de développement évoqué par Jane's devrait permettre de livrer les premiers appareils avant le début du retrait des F-2. Cette insistance sur le remplacement du F-2 interroge cependant sur le rôle que pourrait avoir ce futur avion, et sur l'historique du programme.



Avec l'arrivée du F-35, le remplacement des F-2 anti-navires apparaît comme bien moins prioritaire que celui des F-15C de supériorité aérienne, en cours de modernisation

Le programme F-X, nouvellement lancé, prend en réalité la suite de l'ATD-X débuté en 2007 et qui visait à concevoir un démonstrateur technologique avancé représentatif de ce que pourrait être un éventuel chasseur F-3. Ce programme ATD-X a été lancé par l'institut de recherche et de développement technologique nippon (TRDI) suite au

refus répété de Washington d'exporter le F-22, que Tokyo réclamait désespérément pour remplacer ses intercepteurs et avions de supériorité aérienne F-15 et F-4. En 2016, le TRDI a d'ailleurs fait voler le X-2 Shinshin, un petit biréacteur servant de banc d'essai pour l'industrie aéronautique japonaise. Il incorpore ainsi des réacteurs expérimentaux XF5-1, des tuyères vectorielles, des commandes de vol à fibres optiques ou encore des antennes AESA conformes.

Aujourd'hui, fort de l'expérience acquise avec le X-2 mais aussi avec son programme de recherche [i3 Fighter](#), le Ministère et l'industrie japonaise se sentent prêts à développer un nouveau chasseur japonais. Mais pour quel usage ? En effet, si le remplacement des F-2 est prioritaire, l'origine du programme provient du refus d'exporter le F-22 en remplacement des F-15J. Or, si le F-15J est un appareil de supériorité aérienne, le F-2 est spécialisé dans l'assaut à la mer. En toute logique, le programme F-X devrait donc porter sur le développement d'un engin polyvalent dont la cellule devrait tout de même être optimisée pour les missions de supériorité aérienne.



Les nouveaux F-35 commandés par la JASDF ne devraient pas être assemblés au Japon, l'industrie locale ayant eu de sérieuses difficultés avec la première série de F-35, montrant son besoin de collaboration pour son futur appareil

En effet, les F-35 déjà acquis par la JASDF et qui pourraient à l'avenir équiper les futurs porte-avions japonais devraient être capable de reprendre à leur compte une partie des missions antinavire du F-2, alors que leurs qualités dynamiques ne leur permettront jamais de succéder dignement au F-15J. La configuration dévoilée par le MoD japonais semble d'ailleurs confirmée cette orientation. Là où la forme du X-2 semblait se concentrer sur les capacités de combat aérien, la forme de voilure du F-X évoque un avion rapide, de longue allonge, capable d'embarquer le cas échéant sous voilure les nouveaux missiles antinavires supersoniques ASM-3.

Quoi qu'il en soit, cette première illustration pourrait bien ne pas être représentative du futur appareil. En effet, au-delà de son utilité opérationnelle, la question du partenariat industriel est encore loin d'être tranchée. Or, elle aura sans aucun doute un impact gigantesque sur l'allure et les capacités finales de l'appareil. Pour l'instant, le MoD semble analyser les propositions des États-Unis et du Royaume-Uni, et n'entend pas annoncer son choix avant cet été au mieux, et plus probablement la fin de l'année. Pour Tokyo, le choix du partenaire ne sera, dans tous les cas, pas anodin, que ce soit sur le plan diplomatique ou industriel.



Le Mitsubishi F-2, conçu pour la frappe anti-navire, dispose aujourd'hui de capacités de combat polyvalente. S'il est très performant, il s'agit également d'un chasseur particulièrement cher, le Japon n'ayant pu le rentabiliser à l'exportation.

Depuis le début de l'ATD-X, les États-Unis sont vus comme l'option de partenariat la plus probable. Les industriels américains fournissent en effet directement ou indirectement la quasi-totalité des aéronefs militaires de la JASDF, exception faite des avions d'entraînement, de transport et de patrouille maritime conçus localement. L'aviation de combat japonaise actuelle s'articule autour du F-4J et du F-15J pour la défense aérienne ainsi que du F-35 et du F-2 pour l'attaque, ce dernier appareil étant un dérivé direct du F-16 de Lockheed Martin. Face au refus du Congrès d'exporter le F-22 au Japon, et face à l'évidence devant les faibles capacités air-air du F-35, Lockheed Martin a d'ailleurs proposé au Japon de baser son futur chasseur sur [un hybride de F-35 et de F-22](#), tandis que le gouvernement américain validait le [transfert d'une partie du code informatique du F-35](#) pour le futur F-X.

Cependant, l'expérience du F-2 pourrait justement détourner le Japon d'une nouvelle collaboration avec les USA. Bien que conçu au Japon, le F-2 dérive du F-16 et les industriels américains auraient conservé la maîtrise industrielle sur la conception de certains éléments clés de l'appareil, limitant d'ailleurs la possibilité de modernisation de ce dernier, sans même parler des réacteurs qui restent 100% américains. Or,

depuis l'époque de la conception du F-2, l'industrie aéronautique japonaise s'est grandement améliorée, réussissant à concevoir l'avion de patrouille maritime P-1, qui n'a rien à envier au P-8 américain, ou encore le cargo C-2 et les options de motorisation associées. Le X-2 Shinshin a depuis encore renforcé la maturité de la R&D aéronautique japonaise, de sorte que Tokyo entend garder la main mise sur la conception de son futur chasseur.



Avec le P-1, le Japon a su montrer sa capacité à développer une cellule originale, avec ses propres moteurs, dessinée spécialement pour un usage militaire exigeant.

L'option britannique apparaît alors comme un challenger plus que bienvenu, articulée autour de BAE Systems et de Rolls Royce. Londres proposerait ainsi une pleine collaboration industrielle entre les deux pays, acceptant le transfert de technologies vers le Japon sans réelle restriction d'usage, notamment sur les moteurs ou l'avionique. De manière générale, les industriels britanniques accepteraient plus facilement de travailler en tant que fournisseurs privilégiés, là où Lockheed Martin souhaiterait conserver un droit de regard sur l'ensemble du programme. Boeing adopterait quant à lui une posture intermédiaire, l'avionneur de Chicago n'étant pas opposé au principe d'une véritable collaboration, mais restant limité par les restrictions imposées par Washington en matière de transferts de technologies.

En tout état de cause, il y a tout de même fort à parier que l'option britannique ne soit qu'un lièvre permettant de mieux négocier un partenariat avec un industriel américain, mais aussi d'appuyer la position diplomatique de Tokyo à l'heure où les discussions s'engagent avec Washington sur la question du partage de coûts de déploiement des troupes américaines sur le sol japonais. En pleine année électorale aux États-Unis, et alors que Donald Trump est réputé pour gérer ses bras de fers diplomatiques comme des négociations commerciales, Tokyo a sans doute tout à gagner à pousser au maximum ses deux options, à la fois du côté de Londres et de Washington.

S'il on pourrait regretter que la France n'ait même pas été envisagée comme une option crédible pour le F-X, alors même que Dassault Aviation a de bonnes relations avec le Japon et que le Brexit pourrait fragiliser l'offre de BAE Systems, on imagine aisément que Dassault Aviation n'apprécie pas l'hypothèse de servir de simple faire-valoir au cœur d'une discussion quasiment unilatérale entre Tokyo et Washington.