

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 140 (1995)
Heft: 10

Artikel: Le Bourget 95, un avant-goût de la reprise
Autor: Lubin, Patrick
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-345576>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 11.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Le Bourget 95, un avant-goût de la reprise

Par Patrick Lubin

Le 41^e Salon aéronautique du Bourget s'est déroulé au mois de juin à Paris dans une ambiance de relatif optimisme. Si le marasme des budgets militaires se fait toujours sentir, les industries aéronautiques ont, pour la plupart, retrouvé le chemin de la croissance. Derrière ces apparences se cache une concurrence mondiale acharnée, dont dépend la survie de ces industries. Des alliances considérées « contre nature », il y a quelques années, sont maintenant souhaitées face aux succès d'entreprises comme CFM International, Airbus Industrie, Eurocoptère, ou encore Euromissile... Ainsi quelques grands noms de l'industrie aéronautique (Lockheed-Martin, Northrop-Grumman) envisagent un partenariat, c'est la seule possibilité d'avenir.

Les industries helvétiques au Bourget

Un certain nombre d'industries helvétiques étaient présentes à Paris sous l'égide du Swiss Aerospace Group. C'est pour elles l'occasion de concrétiser certains accords et d'aller à la

rencontre d'un marché en perpétuelle évolution.

La conquête de nouveaux clients passe également par une alliance, ainsi Pilatus s'est allié à Beechcraft pour proposer un nouvel avion d'entraînement, le *PC-91*, à l'US Navy et à l'US Air Force. La signature du contrat concernant le *PC-9* est intervenue après le salon ; les retombées pour Pilatus se traduisent par la perception de royalties, puisque tous les appareils seront assemblés aux USA. La pratique du partage devient un argument commercial à part entière et, pour ce contrat, il a été imposé par le gouvernement américain. Le manque à gagner est loin d'être négligeable pour la société Pilatus qui perd ainsi des heures de travail nécessaires à la bonne marche d'une industrie de pointe.

Le retour en force des Américains a été très remarqué ainsi que la présence des pays de l'ancien bloc de l'Est. Au-delà de ces faits, trois préoccupations majeures sont apparues : la perspective d'une reprise économique, les alliances internationales qui s'imposent aux industriels, face aux coûts exorbitant

de recherche et de développement des programmes futurs, enfin la faiblesse du cours du dollar qui déséquilibre le marché au profit des USA et qui peut même pousser certaines entreprises européennes à rejoindre la zone dollar afin d'éviter des pertes, production et commercialisation se faisant dans la même devise.

La préférence européenne

La préférence européenne en matière militaire ne doit plus être un thème de discours électoral mais une réalité, comme l'a souligné Monsieur Serge Dassault. Les gouvernements européens doivent à présent privilégier les programmes d'armement de la communauté sous peine de mettre en péril les industries qui les supportent. Il est certes difficile pour un pays de perdre certains avantages liés à la production d'un contrat d'armement, mais il faut apprendre à perdre un peu pour préserver l'essentiel.

Dans le choix d'un hélicoptère de combat, il est regrettable de constater que les Pays-Bas, pays signataire du traité de Maas-

¹ Voir RMS, avril 1995.

tricht, ont choisi le AH-64 américain au détriment de la solution Eurocoptère. L'hésitation britannique sur le même sujet est propre à remettre en cause la crédibilité de la Communauté européenne. L'appartenance à l'OTAN ne peut en aucun cas être considéré comme un prétexte et il est grand temps que les théories européennes deviennent une réalité tangible.

L'optimisme au Salon du Bourget repose également sur le fait que certains programmes de remplacement arrivent à maturité ou sont en phase d'industriali-

sation : *Rafale, Tigre, Trigat, Mica...* Malgré cet enthousiasme, les industriels de tous les pays doivent faire face à une concurrence décuplée, tant sur les marchés civils que militaires.

Malgré tout, le Bourget reste, depuis 1909, un lieu privilégié d'observation de l'industrie aéronautique, où il faut savoir dissocier prouesse technologique et succès commercial. L'*Osprey* de Boeing n'a vu le jour que grâce à la commande de l'US Marine Corps et l'annonce faite par Sikorsky de la production

de l'hélicoptère de transport *S-92* tombe dans un marché déjà saturé d'appareils de ce type.

Le Bourget 95 a permis de mettre en évidence des problèmes politiques. Le souci commun des industriels peut se résumer à la pensée de Serge Dassault. En effet il devient urgent que les gouvernements de la Communauté se décide à défendre leurs industries, la survie des grands programmes de cette fin de XX^e siècle et, à terme, des entreprises elles-mêmes est en jeu.

P. L.



Le Pilatus PC-9 MkII équipera l'US Air Force et l'US Navy, mais sera produit par Beechcraft (Photo Pilatus).