

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2008)
Heft: [1]: Aviation

Artikel: Le désarmement européen
Autor: Gallois, Pierre Marie
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-346936>

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

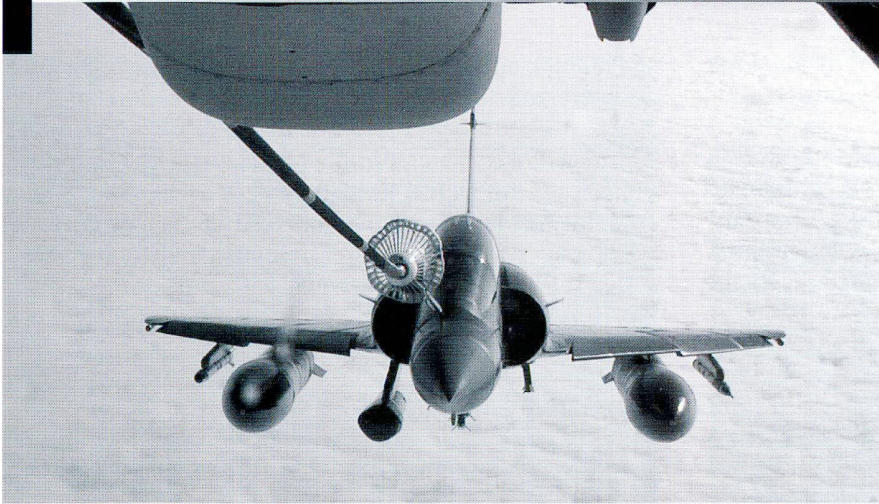
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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 *Mirage* 2000C puis le 2000-5 (photo) ont été développés à l'écart du *Tornado* multi-rôle anglo-italo-allemand.

Le Désarmement européen

Général Pierre Marie Gallois

Le gouvernement¹ vient de décider la mise sur pied d'une commission rassemblant des personnalités compétentes afin d'étudier la problématique militaire de la France de demain -dans le cadre européen et atlantique- compte tenu du bouleversement des rapports de force internationaux vécus et, dans une certaine mesure, prévisibles. Ainsi que nous le verrons -c'est là l'objet de ce texte-, l'une des principales composantes d'un éventuel recours à la force et aussi de l'entretien d'un potentiel d'intimidation pour en éviter l'emploi, en l'occurrence l'armement, est défaillante. De tergiversations en renoncements, au cours des trente dernières années, la France en a perdu la maîtrise, sans doute définitivement.

Certes, bien d'autres domaines feront, cependant, l'objet des investigations de la Commission car la mission qui lui a été confiée impose un vaste inventaire des périls du proche avenir et des ressources disponibles pour s'en défendre.

C'est ainsi, par exemple, que les travaux de la Commission pourraient traiter des sujets suivants :

- Le vieillissement de la population (dans 20 ans, 30% des français auront plus de 60 ans). Ce qui signifie pour une importante fraction de l'électorat un individualisme renforcé, légitimement attaché au souci d'un pacifique bien-être, mais également les lourdes charges budgétaires afférentes.
- Le métissage, amplifié de jour en jour, de la population, lequel est à l'origine des motivations nouvelles de la collectivité nationale, bien éloignées de celles qui, jadis, conduisirent les Français ancestralement attachés à leur terre, aux sacrifices consentis, par exemple, lors de la Première guerre mondiale. La composition de cette population, associant des manières de vivre différentes, exige des structures supplémentaires

en matière d'enseignement, de police, de justice. De surcroît, dans la mesure où la France peut pratiquer une politique étrangère – participer à la PESC du projet de traité constitutionnel – les Institutions veulent que cette politique tienne compte de l'opinion de l'immigration, naturellement soucieuse de l'intérêt de ses pays d'origine. D'où l'hybridation de la part française à cette PESC².

- La mondialisation des échanges a conduit à une mutation de l'économie nationale en faveur de l'économie de services et au détriment de l'économie de production. D'où les délocalisations industrielles et la désindustrialisation générale de la France, dispositions évidemment préjudiciables à l'innovation et aux fabrications en manière d'armement, pénalisant ainsi lourdement la sécurité et la défense de la nation elle-même.
- La commission devra non seulement s'accommoder de la « construction européenne » mais s'en remettre au supranational qu'elle implique. Lors de son exposé de politique étrangère à la conférence des Ambassadeurs, le Président de la République a rappelé « ...qu'il n'y a pas de France forte sans l'Europe et qu'il n'y a pas d'Europe puissante sans la France... » si bien que « la construction de l'Europe reste, pour la France, une priorité absolue. Sans l'Europe, la France ne pourra pas apporter de réponse efficace aux défis de notre temps ». A commencer, sans doute par les défis inhérents au recours à la force. Il demeure que le cadre dans lequel devra travailler la Commission est nettement défini « Nous avons besoin de développer l'Europe de l'armement », ajoutait le Président. Or, les entreprises industrielles d'armement européennes des trois ou quatre dernières décennies ne militent guère en faveur du supranational. La plupart d'entre elles ont été marquées par les spécificités nationales, les heurts d'intérêts divergents, l'accroissement

¹ Français (NdLR).

² Politique étrangère et de sécurité commune (PESC).

anormal des délais et des coûts, obérant ainsi les réussites techniques trop péniblement acquises.

A la fois les dimensions relativement modérées -numériquement- des besoins nationaux et la complexité croissante des matériels -donc leur prix- imposent l'allongement des séries grâce à l'exportation. Or, au cours des 30 dernières années la France a irrémédiablement perdu le vaste marché qu'elle avait réussi à conquérir au cours des « vingt glorieuses ». Depuis, de nouveaux compétiteurs s'ajoutent à ceux avec lesquels la France avait pu rivaliser. En effet, aux Etats-Unis, il faut maintenant, joindre la Russie³ et demain la Chine, voire le Brésil. L'Europe de l'armement, au lieu de réunir les moyens de la reconquête a contribué à l'affaiblissement des pays européens producteurs et fait le lit des matériels conçus et mis au point outre-atlantique, si bien que même le marché européen a échappé aux « Européens ». Dans ce domaine il n'y a pas « complémentarité entre l'OTAN et l'Union » ainsi que le souhaite le Président, mais dépendance de la seconde vis-à-vis de la première.

La Commission devra aussi prendre en compte l'avènement de nouveaux moyen de coercition, accompagnant ceux déjà éprouvés, ou les contournant, tels les terrorismes d'Etat ou de groupes. A l'ombre du nucléaire pourtant tenu pour être l'instrument du paroxysme en matière d'intimidation et de destruction, les scientifiques des pays les plus avancés industriellement et économiquement ont poursuivi leurs recherches comme si la désintégration de la matière n'était qu'une étape dans l'évolution des potentiels de destruction. D'où la « bombe » électromagnétique et de dérivés⁴ la guerre « climatique » (s'ajoutant au réchauffement de la planète), la faculté de projeter à distance d'importantes quantités d'énergie, enfin la mise en condition des populations par de puissants moyens d'endoctrinement.

En règle générale l'on sait mal -le sujet est compliqué et les mémoires chancelantes- faire la part entre les succès français en matière d'armement, durant la période 1955-1975, et les échecs ultérieurement subis en voulant contribuer à la réalisation de projets « européens », c'est-à-dire associant les ressources des pays membre de l'Union. En l'occurrence, adage trompeur « l'Union ne fait pas la force », mais exerce d'irréparables ravages. L'objet des pages qui suivent est de passer en revue les grands programmes conduits collectivement et d'en comparer l'exécution et les résultats avec ceux des entreprises importantes menées par la France seule ou, pour le moins, seule responsable des projets (voir les annexes à ce texte, pour comparaison).

3 Au cours des dix dernières années la Russie a vendu à ses clients asiatiques, essentiellement l'Inde et la Chine, pour près de 40 milliards de dollars d'armement. En attendant qu'à leur tour ces deux puissances, par leurs capacités d'innovation et la faculté de produire à bon compte, ne concurrencent la Russie et a fortiori les Etats-Unis et l'Europe.

4 Et aussi des armes atomiques nouvelles aux amorces non fissibles avec le recours à l'antimatière et aux lasers de très grande puissance.



Pendant des décennies, la vente d'avions de combat français -ici des *Mirage F1* au Qatar- est allée de pair avec l'expansion de l'industrie aéronautique française.

Les échecs européens

Dan le seul domaine aérospatial ils sont à la fois décisifs et spectaculaires. Il s'agit du projet Galileo, du programme de l'avion cargo militaire 400 M, de l'Airbus français et de l'hélicoptère NH90 de la ridicule « construction européenne » baptisée EADS, enfin, victime de l'europhisme, de l'avion de combat *Rafale*, réussite technique politiquement transformée en échec commercial.

Galileo

Plus d'un quart de siècle après la décision de Washington de déployer dans l'espace un système de localisation et de guidage terrestre (GPS⁵), les gouvernements européens n'en sont encore qu'aux premières démarches d'un futur GPS européen. Ce n'est qu'en 1994, plus de dix ans après la décision du président Reagan que de ce côté de l'Atlantique, l'on prit - vaguement - conscience de l'intérêt économique et stratégique d'un tel système. Et depuis 1994, au lieu de rattraper le temps perdu ce ne furent qu'atermoiements, querelles, vaines quêtes de financement, absence de volonté politique, d'où immobilisme et gaspillage coûteux.

En 2002, la Commission se décida à intervenir, mais afin de rallier au projet le gouvernement des principaux Etats, elle se déclara en faveur d'un *Galileo* qui n'aurait pas d'applications militaires afin de rassurer les Etats-Unis et que financerait le secteur privé, afin d'ôter à *Galileo* tout aspect stratégique. Après bien des tergiversations furent créés deux organismes, l'un chargé du déploiement de 30 satellites du système, l'autre de l'édification de l'infrastructure terrestre correspondante et de son fonctionnement pendant 20 ans. Restait à trouver le financement par le secteur privé (2,5 milliards d'euro : soit approximativement, un tiers de la dépense totale), les fonds communautaires avaient fourni 1,5 milliard pour la première phase des travaux et devaient déboursier encore 1 milliard sous réserve que « le privé » finance le 1,5 milliard d'euro manquant. Bruxelles fusionne les deux organismes précités pour s'en remettre aux entreprises industrielles concurrentes, chacune ayant ses vues particulières sur le

5 Global Positioning System (GPS).

sujet et aucune n'admettant la subordination à un maître d'œuvre qui, durant des années, ne peut être désigné. Pénible aveu du Commissaire aux transports, à Bruxelles, reconnaissant en mai 2007 « qu'aucune des conditions n'a été réunie pour nous permettre de penser que fonctionne le scénario actuel visant à mettre en place *Galileo* ». Devant tant de difficulté d'organisation, tant de retards dans les réalisations, le même Commissaire bruxellois en est venu à proposer que les Etats européens prennent intégralement en charge les coûts de déploiement du système... cela après la décision de la Commission d'assurer la gestion de *Galileo* et la suggestion de recourir aux fonds communautaires. Sanctions : 4 années de retard supplémentaires pour un déploiement peut-être opérationnel en 2012. Et encore Berlin proteste, ne voulant pas charger le budget européen. Londres et La Haye en ont profité pour afficher leur peu d'intérêt pour *Galileo*, le GPS américain leur apparaissant suffisant pour satisfaire les besoins du monde atlantique dans son ensemble.

En somme, une carence générale. En Europe il n'existe pas de volonté politique communautaire, mais celle de chacun des Etats membres de « l'Union »... lorsqu'ils estiment que l'intérêt national est en jeu. Pas de recours au privé comme il l'avait été initialement envisagé, faute de confiance dans la réalisation du projet et des fortes réserves sur sa rentabilité. Le marché est conquis par le GPS américain, à utilisation gratuite, tandis qu'est assurée la concurrence par le système analogue russe (*Glonass*) et Chinois (*Beidou*) qui, eux, ont bénéficié d'une solide volonté politique.

Après des années de discorde étatique et de rivalité stérile de la part des entreprises industrielles, concurrentes bien davantage que coopérantes, un premier satellite a été placé sur orbite en décembre 2005. Mais par une fusée russe et à partir de Baïkonour (Kazakhstan), c'est-à-dire hors de « l'Union ». Le second *Giove B* sera peut-être lancé à la fin de 2007... et il en restera 28 autres à faire orbiter autour de la Terre. On imagine les délais, d'autant que la rivalité entre les entreprises industrielles (EADS et Thalès d'un côté, les Allemands et l'Italien Finmeccanica de l'autre), les réticences de Berlin de Londres et de La Haye, les réactions de Madrid exigeant l'installation de centres de contrôle sur son sol et les financements aléatoires ne sont pas pour hâter les réalisations techniques.

« Nous avons des nations combattant pour leurs champions nationaux -et huit entreprises- sacrifiant le bien commun pour obtenir davantage au niveau national » a déclaré, à juste titre, Giocani Gasparini, de l'Institut des Affaires Internationales de Rome. Bref, un demi-siècle de retard et vingt années de cafouillage.

Avion-cargo militaire 400M

Au début des années 1990, l'état-major de l'Air s'inquiéta : ses avions de transport *Transall* C-160, conçus à la fin des années 50, devaient être remplacés. La production en série de ces appareils avait été décidée en 1964 et les premières livraisons aux unités eurent lieu en août 1967 : 110 appareils mis en œuvre par l'Allemagne, 60 par la France, 41 par l'Afrique du sud et 20 par la Turquie.



Le *Mirage 2000N* (ici de l'EC3-4) a succédé au *Mirage IV*, afin de maintenir une capacité de frappe nucléaire.

Le marché du matériel prenant la relève des *Transall* avait été estimé à 3 000 unités, si le Lockheed C-130 J n'était pas préféré à l'appareil « européen ». Il était prévu que le nouvel appareil entrerait en service en 2003. Mais croyant toujours que « l'union fait la force », l'organisation industrielle chargée de réaliser le projet comportait l'Allemagne, l'Espagne, la France, l'Italie et la Turquie, tandis que prudemment, les Britanniques, les Belges et les Portugais déléguaient des observateurs. Une société internationale, Euroflag fut créée en 1991. Elle comportait l'Aérospatiale, l'Alenia, British Aerospace, Dasa et Casa ; les Belges avec Flabel, les Portugais avec Ognia et les Turcs avec Tusas devaient également participer aux fabrications. Toutefois ce n'est qu'en 1998, après 8 années de négociations sur le programme que le 400 M est enfin lancé.

En juillet 2000, les sept gouvernements intéressés au projet annoncent leurs besoins : Allemagne : 73 appareils, Belgique : 7, France : 50, Espagne : 27, Grande Bretagne : 25, Italie : 10, Turquie : 26 et les fabrications commencent à Séville. Le premier vol du prototype est annoncé pour 2001, la série comporte 220 avions et nécessite un investissement de 17,5 milliards d'euro.

Le *Rafale* est en tout point le successeur du *Mirage 2000*. Il a ainsi repris ses nombreuses tâches au sein de l'armée de l'Air française.



Mais l'Allemagne estima que l'Antonov 70 russo-ukrainien, à meilleur compte, serait un excellent cargo et se proposa de réduire le nombre de 400 M d'abord envisagé. Le Portugal hésita à s'engager plus avant et l'Italie renonça, préférant acquérir aux Etats-Unis 20 Lockheed 130 J.

C'est pourquoi un nouveau contrat de production s'imposait. Il fut signé en décembre 2001, à Bruxelles, et portait sur une série ramenée à 176 appareils, bien que l'on ne sut pas alors le nombre d'avions qu'achèterait l'Allemagne.

Finalement, le Bundestag ayant débloqué les crédits, le programme est fixé à 180 avions, puis porté à 192 avec la commande de l'Afrique du sud en avril 2005. Les fougades des gouvernements, le désordre des études et des fabrications (à commencer par les retards dus aux difficultés de gestion d'EADS) ont augmenté les délais et les coûts de l'opération. Aussi, quinze ans après que la relève du *Transall* eut été jugée indispensable, le prototype n'avait pas encore effectué son premier vol. Peut-être pourra-t-il prendre l'air début 2008, les premières livraisons aux formations de transport militaire des avions de série étant reportées à 2010 ou 2011. Fin mai 2003, le *Figaro* titrait comme suit un article annonçant le programme des 180 400 M « symbole de la coopération des Etats en matière de défense ». Triste symbole de cafouillage européen.

Mentionnons au passage l'opération « hélicoptère NH 90 », elle aussi maltraitée par les désordres d'EADS et



Le Rafale, a été développé en parallèle à l'Eurofighter afin de garantir la capacité à opérer à partir de porte-avions(s).

les nombreuses spécifications différentes exigées par ses acquéreurs. Résultat : il existe aujourd'hui une vingtaine de versions différentes, ce qui ne simplifie pas les fabrications et explique les retards dans les livraisons.

L'Airbus, l'avion français du roi de Prusse

Bien qu'aujourd'hui l'Allemagne se soit emparée de la direction d'Airbus Industrie, c'est en France qu'est née la prestigieuse famille d'avions de transports civils. Les bureaux d'études qui avaient dessiné la *Caravelle* surent exploiter la pousse croissante que les motoristes offraient

La décision d'abandonner la construction d'un second porte-avions français implique, pour les forces françaises, de pouvoir opérer à partir de plateformes étrangères : ici l'USS *Dwight D. Eisenhower*.



à leur calculs pour concevoir des avions biréacteurs, au lieu de quadriréacteurs (comme les Boeing 707 et 727) capables à la fois d'une forte charge marchande (fuselage de grand diamètre) et d'une autonomie suffisante pour effectuer, un jour des parcours transatlantiques. Les ingénieurs Beteille et ville, soutenus par Henri Ziegler, président de Sud Aviation, ont été à l'origine des Airbus. En septembre 1967, séduit par l'aventure européenne et dans le dessein de rivaliser avec la production d'outre-atlantique, le gouvernement français recherche la collaboration de l'Allemagne et de la Grande Bretagne pour exploiter, ensemble, la formule Airbus. Mais, un an plus tard, Londres se retirait du trio, laissant face à face France et Allemagne.

En juillet 1968, l'avion « européen » avait été défini en commun et il fut constitué un groupe d'intérêt économique de droit français en décembre 1970. France et Allemagne y détenaient chacune 42% des parts, la Grande Bretagne ayant une participation symbolique (7,4%) ainsi que les Pays Bas (6,6 %) et les Espagnols avec 2%. A Toulouse devait fonctionner une unique chaîne de montage organisée pour produire 4 Airbus par mois, les fabrications étant réparties entre l'Allemagne, la Grande-Bretagne, la Hollande et l'Espagne, la France étant maître d'œuvre. Sous sa direction les travaux avancèrent rapidement et le 28 octobre 1972, le premier vol de l'appareil A300 « européen » devait permettre une exploitation commerciale des avion de série deux ou trois ans plus tard. C'est-à-dire 6 ans, voire 7 maximum, après la définition technique de l'appareil.

C'est probablement une politique aéronautique trop ambitieuse -justifiée par les succès enregistrés dans le domaine militaire- qui induisit le gouvernement français à réunir les conditions du déclin et à la perte du vaste marché mondial acquis entre 1950 et 1970. Il est vrai que dans une certaine mesure, les programmes aériens se sont « bousculés » les uns et les autres.

La réalisation du programme *Concorde*, limitée en France et en Grande Bretagne a une série réduite a coûté cher :

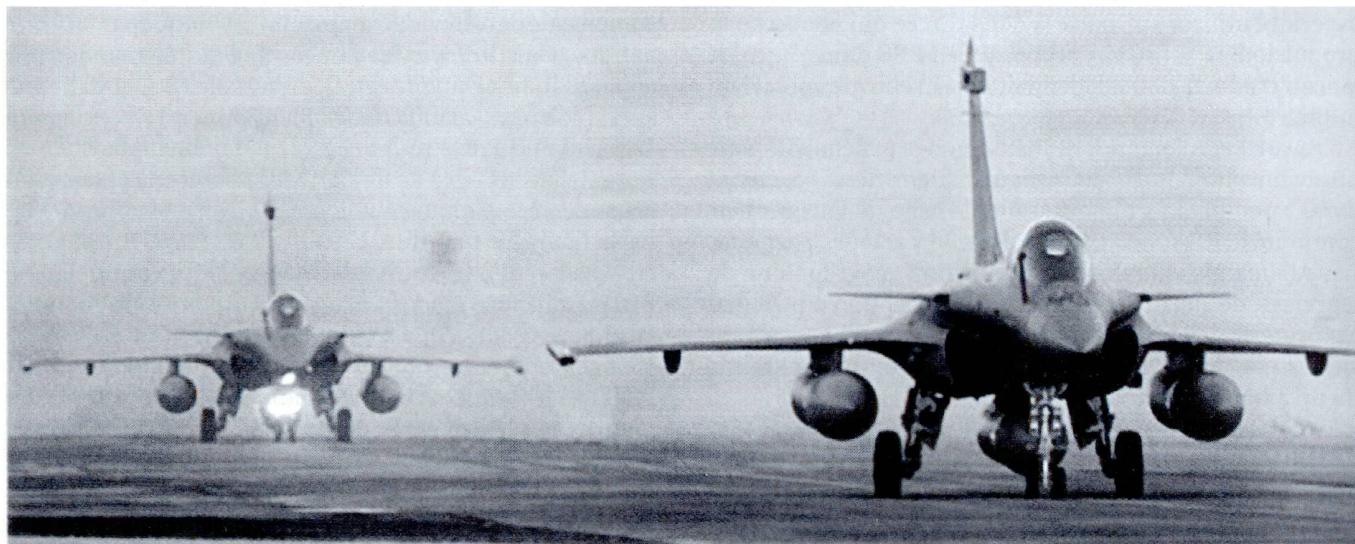
l'interdiction du vol supersonique au dessus des terres habitées -en 1973- et les réticences américaines lui on porté le coup de grâce.

En 1965, J. Roos, directeur d'Air France, avait rassemblé à Londres les représentants d'une dizaine de compagnies européennes de transport aérien qui s'accordèrent sur la nécessité d'un avion de 150 à 300 places. Ce sera l'Airbus. La même année, cherchant à prendre la relève de la *Caravelle* et relevant le défi de Douglas avec le DC-9, de Boeing avec le 737, Dassault lance le biréacteur *Mercure* dont l'Etat ne pourra financer le développement. Les événement de mai 1968, l'Allemagne prenant la direction des affaires de l'Europe, une période de mévente des Airbus se conjuguèrent pour porter sur le plan européen – c'est-à-dire essentiellement germano-français- les brillant acquis nationaux de l'industrie aérospatiale sous la IVe République et les 20 premières années de la Ve... , « s'il est une nation avec laquelle il faut que le peuple français coopère pour le plus grand bien de l'Europe, c'est la nation allemande.... » avait affirmé le général De Gaulle qui n'avait pas prévu que pour l'Allemagne, coopération ne signifie que sa domination.

En privatisant la société d'Etat « Aérospatiale, héritière des bureaux d'études et des usines qui avaient donné à la France une place éminente en innovations et en production aérospatiale, le gouvernement Jospin a réussi, à la fois, à détruire cette industrie et à remettre sur pied celle de Allemagne.

Les récents événement, dont les désordres d'EADS, ont mis en évidence le coût pour la France des désastreuses décisions de 1999, Jospin étant Premier Ministre et Chirac, Chef de l'Etat.... et des Armées. Aujourd'hui, 8 ans plus tard, l'Allemagne contrôle trois sur cinq des Division du groupe EADS dont Airbus, la principale, mais aussi la Division Hélicoptère, la Division Défense (c'est-à-dire les avions de combat et de transport, disciplines dans lesquelles la France a excellé) et la sous-direction des satellite dans le cadre de la filiale Astrium.

Le 7 février 2008, 3 *Rafale* de l'EC 01.007 « Provence » opèrent depuis Kandahar, au profit de l'ISAF. Le 12 mars 2007, des *Rafale* F2 de la Marine y avaient été déployés. Ces appareils remplacent 3 *Mirage* F1CR et sont complétés par 3 *Mirage* 2000D d'attaque au sol. Illustrations : Armée de l'Air.



Le programme *Rafale* ou l'inutile réussite technique

Bien que le *Jaguar* eut commencé sa carrière en 1972 -carrière qui n'arriverait à terme qu'une quarantaine d'années plus tard- le Centre de prospective et d'évaluation du ministère de la Défense décida, en 1975, d'étudier le remplacement de l'avion franco-britannique. Cette décision prématurée, relevant peut-être du principe de précaution, a été à l'origine de bien des malheurs pour la France. Elle a créé dans le domaine militaire le même télescopage financier que celui qui existait dans le domaine civil : le nouveau programme, avec ses exigences financières, s'ajoutant aux dépenses de l'industrialisation des avions *Mirage 2000* décidée en 1975.

Le centre de Prospective de la rue Saint Dominique visait l'étude et la fabrication en série d'un appareil de combat polyvalent (supériorité aérienne et appui tactique) dont la réalisation devait permettre de succéder à la fois au *Jaguar* (appui tactique) et *Mirage 2000* initial (supériorité aérienne). Aussi, dès 1982, fut financée la réalisation d'un appareil expérimental, l'ACS que Marcel Dassault présenta à la presse peu de temps avant sa disparition (avril 1986) et qui effectua son premier vol en juillet 1986. Rappelons que l'avion demeurera opérationnel jusqu'en 2020-2030.

Afin d'alléger la charge financière afférente à ces deux programmes menés quasi simultanément et aussi d'élargir le marché du nouvel appareil, le gouvernement incita le constructeur à rechercher des collaborations à l'extérieur, avec l'allemand Dornier par exemple. Charles Hernu, ministre de la Défense sous la présidence de François Mitterrand, souhaitait que son nom fut associé à une nouvelle réalisation aéronautique, à condition toutefois qu'elle fut « européenne ». Aussi, la Direction de l'armement reçut-elle mission de prendre contact avec les Allemands et les Britanniques. Dès lors, le projet qui avait été mené rondement par Dassault, s'embourba dans de laborieuses négociations pour aboutir à l'échec, chaque coopérant reprenant sa mise et les deux programmes entrant en concurrence, l'anglo-allemand l'emportant sur le français.

L'Etat-major français voulait limiter le poids du futur appareil afin d'être en mesure d'en financer la fabrication en série et aussi l'exportation. De surcroît, il espérait l'utiliser sur porte-avions. En ce qui concerne la propulsion, la SNECMA proposait le M.88 dont elle avait lancé l'étude et dont dépendait son avenir de motoriste militaire.

En revanche, Allemands et Britanniques penchaient pour un avion plus lourd que propulseraient deux réacteurs livrant une plus forte poussée, telle celle de leur moteur commun, le RB 199, qui équipait les biréacteurs *Tornado*. Les Allemands, en raison de la position géographique de leur pays, donnaient la priorité à l'interception tandis que les Français, cherchant un compromis, envisageaient un successeur au *Jaguar* d'attaque au sol, en même temps qu'un avion de supériorité aérienne.

En 1983, l'Italie et l'Espagne s'associèrent aux négociations des Trois, y ajoutant de nouvelles divergences, dictées par des impératifs nationaux. De réunion en rencontres,

le temps passe et les désaccords persistent. D'un côté, Allemands, Britanniques et Italiens se rallièrent à un projet d'avion (l'Eurofighter) tandis que la France en étudiait un autre. Deux ans plus tard, l'on cessa donc de rêver à un programme commun, si bien qu'en 1985 lors d'une conférence à Cinq réunie à Turin, la rupture fut totale. L'Allemagne, la Grande Bretagne et l'Italie construiront leur avion et la France, le sien... Elle y gagne de tirer parti des hautes compétences de bureau d'études de Dassault et de sauver l'industrie des réacteurs militaires construits par la SNECMA. Paris recherchera un partenariat avec la Belgique, mais Bruxelles se récusera. Le *Rafale* demeurera franco-français et l'Eurofighter bénéficiera initialement du vaste marché allemand, britannique, espagnol et italien.

En juin, 1987, le gouvernement français décida la fabrication du *Rafale* version marine, l'avion ACX servant en quelque sorte de pré-modèle et 6 mois plus tard, l'industriel -Dassault- en reçut la commande. Il s'agissait, dans une première phase, de construire quatre prototypes dont un préfigurant l'avion marin. Le premier vol en mai 1991 témoignera de la totale réussite technique de projet, si bien qu'en avril 1993, le *Rafale* marine effectuera ses premiers appointages sur le Foch.

Mais tandis que le constructeur organisait l'industrialisation du programme *Rafale*, naissait, en France, la polémique sur l'utilité et le coût du projet. En 1996, un député, M. Darrason, le justifiait, chiffre à l'appui : «... Le coût du développement - mise au point, prototype, recherches et essais- est de 47,25 milliards de francs. La part de l'Etat est de 36,5 milliard, le reste étant à la charge des industriels. Le devis de production (industrialisation de la chaîne de montage, rechanges, simulateurs, achat des avions- bons de vols) est de 156,9 milliards pour 350 unités (Air et Marine). Si l'on ne réintègre pas le développement, le coût *fly away* (en état de vol) du *Rafale* varie de 304 à 315 millions de francs selon la version. Par comparaison, le coût du développement de l'avion Eurofighter, pour 620 exemplaires est de 76 milliards de francs et le prix de série est de 340 millions à l'unité.... Mais l'Eurofighter est un intercepteur de défense aérienne tandis que le *Rafale* est multimissions.»

Au début de 2005 déjà, l'appareil anglo-allemand avait compensé une difficile mise au point technique par un vaste marché, constitué par les armées de l'air allemande (180 appareils), britannique (232), espagnole (87) et italienne (121), soit 638 avions, sans mentionner la commande autrichienne (18), ni les besoins de Singapour, de la Turquie, de la Grèce ou de l'Arabie saoudite à l'époque, en cours de négociations. Au moment où en décembre 2004, Paris finançait une tranche des 59 *Rafale*, l'Eurofighter était assuré d'être construit à plus de 600 exemplaires. Et l'on sait que plus grande est la quantité de produits fabriqués en série, plus réduit est le prix de moyen de chaque unité.

Mais ce n'était pas tant la manœuvre des Quatre du programme Eurofighter qui a évincé du marché le *Rafale*, que les décisions du gouvernement français. En privatisant l'Aérospatiale et en bradant au secteur privé et à l'Allemagne le savoir et le potentiel d'innovation de ses

prestigieux bureau d'études, le tandem Chirac-Jospin allait créer une entreprise - de droit hollandais de surcroît (EADS en l'occurrence) - qui, prenant en charge le programme anglo-allemand de l'Eurofighter, éliminerait le *Rafale*. Si bien qu'avec ses 30% de participation au capital d'EADS, la France financera le projet anglo-allemand, y compris sa campagne publicitaire, au détriment du *Rafale* auquel le contribuable français avait consenti quelques sacrifices évalués en dizaines de milliards d'euro....

Le vendredi 7 décembre 1998, le premier *Rafale* de série avait été présenté au ministre de la Défense, M. Alain Richard, membre du même membre gouvernement qui allait en 1999, torpiller le programme français. C'est ainsi qu'entre le premier vol de démonstration du *Rafale* en 1986 et la mise en série des *Rafale* dans l'Armée de l'air (juin 2005), il s'est écoulé 20 ans... Le premier ministre, à l'époque J. Chirac, avait annoncé une mise en service en 1996... Il ne s'était trompé que d'une dizaine d'années. Des dizaines d'années de tergiversations, de commandes, d'annulations, de manque de crédits (en 2003, la fabrication de 2 *Rafale* seulement sera financée). Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que rares sont les gouvernements étrangers intéressés par un matériel aérien dont le pays producteur se désintéresse manifestement.

Dans la revue *Air et Cosmos* du 30 juin 2006, J.P. Casamayou évoque à juste titre, la « patience » : « une vertu cardinale des chasseurs est la patience. Et il en a fallu aux pilotes de chasse français qui ont attendu vingt ans entre le premier vol des *Rafale* A et la prise en compte du premier demi escadron opérationnel du *Rafale* Air. Et même trente et un ans si l'on place le début de l'aventure *Rafale* aux premières études menées sur l'avion de combat de combat futur en 1975. » Et c'est aussi pour la France la perte du marché mondial des avions de combat, qu'elle avait su conquérir durant les « vingt glorieuses » (voir Annexes).

Ce gigantesque marché est irrémédiablement perdu. Outre le rayonnement international de la France, il fournissait du travail à plusieurs centaines de milliers de spécialistes et à des milliers d'ingénieurs de haut niveau. Au cours des 30 dernières années, la carence du pouvoir, l'absence de volonté politique, ont mis un terme à la merveilleuse aventure aéronautique des techniciens français. Le carcan européen a aussi été déterminant. La plupart des pays européens, Belgique, Danemark, Finlande, Grèce, Pays-Bas, Portugal, Espagne, Turquie, se sont équipés en appareils de combat (F-16) et de transport (Lockheed *Hercules*) américains, l'Allemagne et la Grande-Bretagne se dotant de leur Eurofighter, la Roumanie et la Slovaquie usant des MIG-29 de l'ex-URSS.

Les principales puissances européennes - et aillées - se sont tournées, pour l'avenir, vers le F-35 (JSF) américain dont elles ont financé conjointement le développement dès l'origine du projet. En effet, la grande Bretagne a investi 2 milliards de dollars dans l'avion de Lockheed Martin, l'Italie 1 milliard, les Pays-Bas 800 millions de dollars, le Danemark 125 millions, la Norvège également 125 millions. Veulent, en outre, coopérer à la réalisation du programme, la Turquie, l'Australie, le

Canada - ce qui signifie que les armées de l'air de ces nations recevront des F-35 lorsqu'ils seront produit en série, dans leurs différentes versions (2012-2015). Et ces appareils demeureront opérationnels au moins jusqu'aux années 2060. En somme, un avenir « verrouillé ». Une industrie aéronautique militaire européenne moribonde et française défunte.

P.M. G.

Dix réussites: Les grandes réussites industrielles et commerciales françaises

A tout seigneur, tout honneur. *Concorde*, cette « merveilleuse machine »

Octobre 1961	Le projet étudié par le bureau d'études de Sud Aviation est officiellement retenu
Mars 1969	Premier vol
1976	Livraison aux compagnies aériennes, soit 15 ans après l'adoption du projet

Airbus

Septembre 1967	Accord tripartite, France, Grande-bretagne, Allemagne sur la fabrication d'un « Airbus européen »
Juillet 1968	Définition technique du projet
Mai 1974	Premier vol
	Première livraison à Air France, soit 7 ans seulement après la décision sur le projet.

Mirage III

Novembre 1956	Premier vol de « l'avant prototype »
Septembre 1958	Commande de 100 appareils
Octobre 1960	Premier vol du prototype militaire
Janvier 1961	Premières livraisons aux unités, soit 5 ans seulement après le vol de « avant prototype » (voir Annexe 2 : les marches)

Mirage F1

Mars 1967	Fiche programme établie par l'état-major
Mars 1969	Premier vol du prototype F1-02
Décembre 1973	Premier escadron opérationnel, soit 6 ans après l'adoption du programme. (voir Annexe 2 : les marchés)

Mirage 2000

Décembre 1975	Lancement du programme
Avril 1976	Diffusion par l'état-major de l'air de la fiche programme
Mars 1978	Premier vol du Mirage 2000
Juillet 1981	Livraisons à l'Armée de l'Air - soit 9 ans après le lancement du programme

Jaguar

Janvier 1965	Choix du projet Breguet 121
Mai 1965	Accord de coopération France Grande-Bretagne
Septembre 1968	Premier vol de prototype
Novembre 1971	Premier vol de l'avion de série
1972	Formation des premiers escadrons de <i>Jaguar</i> , soit 7 ans après le choix du projet Breguet.

Mirage IV

Septembre 1956 Fiche programme de l'état-major
 Juin 1959 Premier vol du Mirage IV.02
 Mai 1960 Commande de 3 avions de présérie, puis de 50 avions de série
 Septembre 1960 Record du monde de vitesse sur 1000kms
 Février 1964 Premier livraisons à l'Armée de l'Air, soit 8 ans après la décision initiale.

Atlantique

Mars 1958 Définition d'un programme commun
 Octobre 1958 Projet Breguet retenu
 Février 1959 Notification du contrat relatif au prototype
 Octobre 1961 Premier vol du prototype
 Décembre 1965 Premier livraisons, soit 7ans après le choix du Breguet parmi les divers concurrents.

Alpha-Jet

Mai 1969 Fiche programme relative a un avion école et appui léger
 Juillet 1970 La formule Alpha jet est retenue
 Mai 1972 Commande de prototype
 Octobre 1973 Premier vol d'un prototype
 Novembre 1977 Premier vol de l'Alpha Jet (école) de série
 Juin 1978 Livraison aux utilisateurs, soit moins de 10ans après l'expression d'un besoin opérationnel.

Le Transall C-160

Janvier 1959 Définition des caractéristiques du futur avion de transport militaire
 Janvier 1963 Commande de 6 appareils de présérie
 Février 1963 Premier vol des prototypes
 Septembre 1964 Lancement de la série
 Août 1967 Livraison du premier avion de série aux unités de transport de l'armée de l'air, soit 8 ans après la définition du futur avion.

Nouvelles brèves**Blackjack**

Le 22 novembre 2007, deux F-22 de la 3rd Wing basé à Elmendorf ont intercepté une patrouille de deux Tu-95MS *Bear* de la 326^e division lourde aérienne russe. Les bombardiers à long rayon d'action ont repris depuis le début de l'année des patrouilles hebdomadaires en mer du Nord et dans le Pacifique. Le 17 août, 14 appareils ont pris l'air simultanément.

Mais l'escalade des tensions entre les deux anciens adversaires de la guerre froide pourrait encore s'accroître. Fin 2007, deux Tu-160 *Blackjack* ont été interceptés par des F-16 norvégiens. Le 29 avril, le 121^e régiment de bombardement lourd de la Garde a reçu livraison de la Kazan Aviation Production Association (KAPO) d'un *Blackjack* neuf (8 rouge « Vitaly Kapylov ») - le premier construit depuis plus de huit ans.

19 Tu-160 ukrainiens ont été remis à la Russie ou détruits en 1999, en échange d'une remise de dette. Sur les 35 *Blackjack* construits à ce jour, la Russie dispose de 16 appareils opérationnels. Il est prévu d'en construire un par année afin de disposer, à terme, d'une flotte de 30 bombardiers lourds supersoniques.

Ordre de bataille des divisions/régiments d'aviation de bombardement lourdes (TBAD/R) russes :

22 ^e TBAD		Engels AB
121 ^e TBAP	Tu-160	Engels AB
184 ^e TBAP	Tu-95 MS	Engels AB
52 ^e TBAP	TU-22M3	Shaykovska AB
840 ^e TBAP	Tu-22M3	Soltsy AB

326 ^e TBAD		Ukraina AB
182 ^e TBAP	Tu-95MS	Ukraina AB
79 ^e TBAP	Tu-95MS	Ukraina AB
200 ^e TBAP	Tu-22M3	Belaya AB
444 ^e TBAP	Tu-22M3	Vozdvizhenka AB

La rédaction

Pour en savoir plus :

Robert F. Dorr, « Pacific Powers », *Combat Aircraft* Vol 9, No.3, juin 2008, p. 56-61.

Vasily Alezandrov, « Russia inducts 16th *Blackjack* into service », *AirForcesMonthly* No.22, juin 2008, p. 27.

Alexander Mladenov, « Back on the Beat », *AirForcesMonthly*, avril 2008, p. 30-36.



Le Tu-160 «8 rouge» flambant neuf, à sa livraison à la base d'Engels

ÉCRIVAINS

Les Éditions *Thélès*
 recherchent de
 nouveaux Auteurs

Envoyez vos manuscrits aux
 Éditions Thélès - Service manuscrit (RMS)
 11, rue Martel - 75010 Paris
 Renseignements : +33 (0)1 40 20 09 10
 (Contrat participatif)
www.theles.fr

Édition - Diffusion - Réécriture