



Quel avenir pour l'Industrie européenne d'aviation de combat¹ ? **Vers une mort annoncée?**

Résumé :

Les faits sont là :

- aucun conflit ne peut désormais plus se passer d'une aviation de combat₁ performante ;
- aujourd'hui, l'Europe court le risque de perdre l'avance et l'indépendance de sa Puissance Aérienne ;
- une base industrielle solide est nécessaire pour adapter l'outil aux opérations et aux évolutions capacitaires indispensables ;
- l'Industrie d'aviation de combat est le moteur de la haute technologie et des emplois de haut niveau.

Il y a urgence à agir.

A partir de **quatre fondamentaux**, ce document propose de considérer **sept actions principales à décider rapidement**.

1. Aucun conflit ne peut désormais plus se passer d'une aviation de combat performante

En Europe, les budgets de Défense fondent à vue d'œil. C'est une réalité qui donne l'impression erronée que l'Europe se sent confortable et en toute sécurité dans un monde qui devient pourtant de plus en plus imprévisible.

Toute question relative à la génération suivante de système de combat aérien exige d'imaginer les différents scénarios de crises possibles. Pour l'heure, la priorité est donnée aux scénarios de guerres asymétriques face à des organisations terroristes ou à des interventions multinationales opposées à des Etats voyous. Dans bien des cas, des avions légers mono-mission ou des drones peuvent suffire. Toutefois, comme le montre encore la **crise en Libye**, même dans des conflits asymétriques, des systèmes de combat aériens performants sont indispensables pour identifier les cibles, assurer la précision des frappes, tenir compte de la mobilité des cibles et éviter les dommages collatéraux.

De plus, la compétition économique grandissante, l'affaiblissement des ressources naturelles et les conséquences du réchauffement climatique sont des facteurs propices au retour de conflits plus complexes entre Etats ou entre puissances régionales qui pourraient aller bien au-delà des scénarios envisagés aujourd'hui. C'est une autre raison pour **préserver une industrie européenne d'aviation de combat performante**.

¹ Par cette formulation condensée « **aviation de combat** », il faut comprendre "système de combat aérien", embarqué ou pas, qui prend en compte le couple **avion de combat et drone de combat**, et qui englobe les aspects cellule, moteurs, équipements, systèmes d'arme et armement.

Il est, en effet, parfaitement imaginable que des pressions diplomatiques et économiques appuyées par la présence de forces militaires puissantes, dans le pire des cas, dégénèrent en conflits de grande ampleur, impliquant des puissances militaires aux fortes capacités aériennes, aptes à se déployer dans des zones où les ressources sont vitales pour l'avenir politique et économique de l'Europe.

2. Aujourd'hui, l'Europe court le risque de perdre l'avance et l'indépendance de sa Puissance Aérienne

De nos jours, l'indépendance d'un Etat est liée à sa **capacité de projection de puissance** qui dépend d'une aviation de combat performante.

Depuis la 2^{ème} Guerre Mondiale, plusieurs Etats européens ont développé et produit des générations d'avions de combat parfaitement compétitifs. Aujourd'hui trois avions différents, le **Rafale**, l'**Eurofighter** et le **Gripen**, sont en production. Ils garantissent les besoins de l'Europe et consolident son indépendance industrielle et stratégique.

Cet héritage industriel doit naturellement être optimisé pour **proposer un successeur commun à ces trois avions de combat** mais, à ce jour, aucune initiative n'a été prise pour sécuriser ce savoir faire crucial pour l'avenir de l'Europe.

Au même moment, en plus des initiatives prises par les Etats-Unis qui ont déjà développé le F-22 et qui développent le nouveau JSF/F35 grâce au financement de certains Etats européens, des puissances émergentes sont en train de se doter d'une puissance aérienne grâce à des avions de combat performants qu'ils développent et produisent chez eux et qui seront bientôt exportés en très grand nombre, partout dans le monde.

La démonstration de leurs ambitions stratégiques se révélera d'ici 10 ou 20 ans quand arriveront sur le marché des avions de 5^{ème} génération tels que le T50, en Russie et en Inde, ou le J20 en Chine, disposant tous deux de capacités d'intervention lointaine grâce à leur aptitude à ravitailler en vol,

L'indépendance stratégique de l'Europe sera donc en question si aucune décision n'est prise pour garantir la pérennité des attributs capacitaires qui lui confèrent le rang de puissance aérienne autonome.

3. Une base industrielle solide est nécessaire pour adapter l'outil aux opérations et aux évolutions capacitaires indispensables

Un autre élément de plus en plus important à prendre en considération est l'emploi des systèmes aériens de haute performance en opérations. **Un soutien industriel permanent et proche de l'utilisateur est absolument nécessaire** lors des opérations aériennes. Il l'est tout autant pour assurer l'évolution du système durant toute sa durée de vie. Ce double soutien industriel est essentiellement de la responsabilité de celui qui a fourni le système.

Le fait qu'il devienne de plus en plus difficile de financer les améliorations prévues sur les avions de combat européens est un signal inquiétant sur l'affaiblissement de la puissance aérienne européenne.

L'acquisition ou même la participation à un programme non européen de développement et de production (par exemple le F35-JSF) ne suffira jamais à maintenir le savoir faire européen car les technologies clés resteront toujours sous le contrôle du leader industriel, comme c'est le cas sur le F35 avec les Etats-Unis.

Il est aujourd'hui tout à fait clair que **le programme JSF/F-35 a considérablement fragilisé l'autonomie industrielle de l'Europe dans le domaine de l'aviation de combat**. L'Europe se doit de réagir de toute urgence.

4. L'Industrie d'aviation de combat est le moteur de la haute technologie et des emplois de haut niveau

La question ne se limite pas seulement au devenir de la capacité de puissance aérienne européenne.

L'industrie d'aviation de combat est devenue déterminante dans le secteur de l'emploi qualifié et dans les hautes technologies, irrigant le secteur de l'aviation civile ainsi que beaucoup d'autres secteurs industriels de pointe, des laboratoires de recherche et des universités.

De plus, ce savoir faire industriel est tributaire d'un vaste réseau de fournisseurs incontournables incluant les motoristes, les équipementiers et toute l'industrie de l'armement. Au total, on peut estimer à plus de **120.000 personnes le nombre de spécialistes** employés dans l'industrie d'aviation militaire en Europe.

C'est donc un vaste secteur industriel qui est menacé de fermeture.

5. Quatre fondamentaux pour préserver l'industrie d'aviation de combat

- **1.** Chacun sait que pour **maintenir de tels savoir-faire** il importe de les entretenir sur des **projets concrets** qui incluent des travaux de recherche sur de nouvelles technologies et qui permettent de maintenir l'activité des bureaux d'étude ainsi que les outils de développement et de production.
- **2.** Sachant qu'aucun gouvernement ne lancera un programme d'avion de combat en national, il est tout aussi évident que les constructeurs nationaux ne peuvent entretenir leurs savoir faire sur une base nationale. Les investissements sont bien trop élevés par rapport à un marché purement national. **L'avenir sera nécessairement européen.**
- **3.** Tant en Europe qu'aux Etats-Unis, il est admis que la capacité industrielle d'aviation de combat ne peut être maintenue qu'au travers de **démonstrateurs** bien dimensionnés (tous les 15 ans) et de nouveaux **programmes** (tous les 30 ans). En Europe, il faut aussi avoir l'ambition d'aller au-delà des Programme d'Etude Amont (PEA) actuels et se souvenir que les démonstrateurs correspondant aux avions de combat actuels ont volé il y a plus de 25 ans.
- **4.** Si aucune décision n'est prise au niveau européen, la capacité industrielle à fabriquer des avions de combat se perdra rapidement et **son rétablissement nécessitera des efforts colossaux** sur de très nombreuses années.

6. Sept décisions à prendre pour préserver l'industrie d'aviation de combat en Europe

Ce document ne vise pas à donner une réponse absolue au problème posé. L'Académie de l'Air et de l'Espace pense que la mort annoncée de l'industrie d'aviation de combat européenne et autonome pourrait être évitée à condition de s'inspirer des propositions suivantes :

- **1.** La définition d'un futur système de combat aérien européen doit commencer par **l'expression d'un besoin opérationnel commun** et par la spécification des capacités industrielles associées. Cette approche doit pouvoir être confortée par des simulations technico-opérationnelles multinationales.
- **2.** Des actions urgentes doivent être décidées en Europe **pour préserver l'industrie électronique** (radars, capteurs, systèmes embarqués) et **l'industrie de l'armement** qui est en train de perdre la bataille face à ses concurrents. Si les grands programmes d'armement visent à consolider le niveau technologique de l'industrie, **les programmes de modernisation** sont également nécessaires pour en garantir la pérennité.

- **3.** Le développement de technologies, de démonstrateurs ou de nouvelles capacités exige une plus grande consolidation de l'industrie européenne. Dans ce but, au-delà des schémas de coopération traditionnels, il faut savoir **imaginer des organisations industrielles innovantes** :
 - création d'une structure industrielle intégrée par programme
 - **ou** création d'une société européenne intégrée pour l'aviation de combat.
- **4.** L'expérience a montré que toute consolidation industrielle reste artificielle et a toutes les chances d'échouer si elle n'est pas assise sur un **programme majeur**.
- **5.** Le meilleur moyen de réussir un grand programme multinational est de le lancer avec **un nombre limité d'Etats coopérants** (2 ou 3) tous d'accord sur le rôle de chacun et disposés à inciter d'autres Etats à les rejoindre par des conditions attractives.
- **6.** Afin de combler l'intervalle de 15 ans cité précédemment, un programme de **démonstrateur technologique multinational**, exploitant les avancées de la 5ème génération, devrait être lancé au plus vite afin de tirer profit des démonstrateurs en cours de développement et de test en Europe. En parallèle, pour valider les nouvelles capacités opérationnelles envisageables, il est recommandé de développer des démonstrateurs représentatifs des fonctions essentielles.
- **7.** Enfin, **un plan d'investissement à long terme** doit être mis en place avec l'appui de l'industrie et des institutions nationales et européennes pour garantir, le moment venu, la capacité de l'Europe à imaginer, développer, produire et opérer une nouvelle génération d'avions de combat. Le projet en cours d'étude au sein de l'Agence Européenne de Défense « Un futur système aérien pour l'Europe² » présentera à l'automne 2011 une chronologie fine des développements nécessaires

Conclusion

Aujourd'hui, l'Europe peut encore s'appuyer sur une industrie aéronautique robuste. Demain l'Europe pourra conserver son indépendance stratégique dans les systèmes aériens de Défense **à condition que des décisions importantes soient prises et financées rapidement**. C'est le prix à payer **aujourd'hui** pour que l'Europe conserve son rang dans le monde multipolaire de demain.

² Etude FAS4Europe : Future Air Systems for Europe