

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2015)
Heft: [2]: Numéro Thématique Aviation

Artikel: Le remplacement des F-16 belges : une analyse exploratoire
Autor: Dumoulin, André / Henrotin, Joseph / Struys, Wally
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-781375>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

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



La Belgique a été un des quatre premiers clients du F-16 à l'exportation. Plus de 160 appareils ont été acquis; 54 restent en service.

Sur l'histoire des F-16 belges : http://www.f-16.net/f-16_users_article2.html

Le remplacement des F-16 belges : Une analyse exploratoire

André Dumoulin, Joseph Henrotin, Wally Struys

Attaché au Centre d'Etudes de sécurité et défense (CESD), Institut royal supérieur de défense (Bruxelles), Chargé de cours à l'Université de Liège (ULg). Rédacteur en chef, *DSI*.

Dans tout pays, le remplacement d'un type d'avion de combat implique de multiples enjeux (budgétaires, industriels, militaro-doctrinaux, politiques et même idéologiques) et la décision finale se doit de prendre en considération moult paramètres où s'entrecroisent, s'entrechoquent même, des intérêts divergents : jeu des lobbies industriels, rivalités et tensions entre les forces armées (terre, air, mer), divergences politiques, argumentaires opposés en matière militaire et doctrinal à propos du degré de nécessité de passer d'une génération d'avions à une autre, etc. Le dossier belge ne faillit pas à la règle.

Au milieu des années 1970, la Belgique a acquis des F-16 avec, en amont, une saga de négociations autour du choix d'un appareil états-unien face à un concurrent européen. Aujourd'hui, la question du remplacement de ces avions donne à nouveau lieu à de nombreux débats politiques. Des milliers de pages ont déjà été consacrées à cette thématique dans les médias et les revues spécialisées, alimentées par les positions divergentes des acteurs décisionnels. Le dossier est et reste particulièrement ouvert et polémique, notamment en raison des difficultés budgétaires de la Belgique, du choix politique du gouvernement Michel multipartis (N-VA/MR/CD&V/Open VLD) d'attendre la parution du nouveau plan stratégique – reporté en septembre 2015 – avant de se prononcer sur l'achat d'un appareil en remplacement des F-16, et du fait que le processus budgétaire d'acquisition ne doit être effectivement enclenché qu'au cours de la prochaine législature fédérale (en principe à partir de mi-2018).

Ils auront alors accompli 8'000 heures de vol et leur durée de vie moyenne a donc été de plus de 45 ans. Il reste 54 F-16 dont la cellule a atteint la fin de leur vie mécanique. L'extension de cette durée de vie n'est plus une option¹;

le remplacement des F-16 se terminera un demi-siècle après la naissance du besoin de remplacer le F-104G.

Les différents programmes nationaux (F-35, *Gripen*, F-18, *Typhoon*, *Rafale*) cachent des conceptions d'emplois relativement similaires et impliquant des capacités air-air, air-sol et de reconnaissance.

Certes, la Composante air de l'armée belge n'a pas vocation de rechercher une crédibilité dans le domaine de la supériorité aérienne dès la première heure ; ses besoins portent essentiellement sur le contrôle de l'espace aérien et sur un certain degré de projection de puissance aérienne. Les conflits récents ont en outre montré que les délais d'avertissement et d'alerte sont extrêmement courts; la Composante air doit être en mesure d'y répondre en participant à des opérations aériennes défensives et offensives.

Les principes généraux du passé ne suffisant pas, il convient de déterminer avec précision les critères sous-tendant les nouveaux besoins, tenant compte de la situation géostratégique et politique actuelle, ainsi que du cadre multinational dans lequel la Composante air belge a fonctionné ces dernières années et devra encore opérer à l'avenir.

Le point de départ actuel est le maintien d'une capacité multirôle crédible : garantie de l'alerte de réaction rapide (QRA, Quick Reaction Alert) et de la police aérienne; capacité de maintenir de façon continue au moins dix appareils en opération, avec deux bases de départ (trois rotations doivent en outre être prévues par an); renseignement, surveillance et reconnaissance (RSR); combat aérien; supériorité et interdiction aériennes; appui aérien rapproché pour la protection des populations et des troupes au sol; opérations autarciques ponctuelles dans les théâtres d'opérations où des troupes belges seraient déployées.

¹ Le CHOD (Chief Of Defense, équivalent belge du CEMA) a souligné que les F-16 belges seront vraiment en bout de vie en 2025 et qu'il ne peut plus être question de les moderniser en fin de vie (ELU, End-of-Life-Upgrade). Les modèles belges n'ont plus d'espace de développement et on ne peut donc plus incorporer de l'électronique supplémentaire.

Le choix d'une plateforme de combat aérienne ne constitue toutefois que la partie émergée de l'iceberg du besoin. Il convient également de choisir la taille de flotte (y compris les armements et les sous-systèmes requis), le concept d'entraînement (simulateurs de vol ou autres systèmes d'entraînement²), le nombre de bases opérationnelles, la structure organisationnelle, le plan de vol annuel³ et l'estimation de l'attrition.

Relevons également le lien entre le choix de l'appareil et la dimension nucléaire des missions des F-16 belges et de leur remplacement⁴. Véritable sac de nœuds politique où les partis politiques s'opposent, le choix futur d'un appareil peut avoir des conséquences sur la pérennité ou non de cette mission ou de la volonté d'acheter américain pour rester un bon élève tout en maintenant un budget de la défense extrêmement faible, le « mauvais « élève » étant alors « pardonné » par les alliés et particulièrement par Washington.

Reste que dans le passé, les gouvernements belges ont souvent basé leurs choix sur deux paramètres principalement : le prix d'acquisition et les compensations économiques, après vérification que le système d'arme satisfasse bien au besoin militaire. Ces habitudes ont toutefois vécu à la fois pour des raisons économiques et politiques désormais bien comprises ainsi qu'en fonction de la nouvelle législation européenne, grâce à laquelle le dossier peut dorénavant être examiné à la lumière de participations industrielles tangibles.

Sachant que les candidats vendeurs sont simultanément présents, à des degrés divers⁵, dans les secteurs technologiques militaire et civil, la question se pose également de savoir quelle sera la part des participations directes et semi-directes proposées. Il s'agit là d'une information essentielle, puisque ces retombées entrent directement dans le cadre des exceptions de l'Article 346 et seront plus facilement acceptées par la CE. La façon dont cette dernière interprétera les participations industrielles sera déterminante.

Nonobstant, nous percevons combien la dimension budgétaire, y compris le niveau des retombées économiques, seront les éléments prioritaires dans la décision formelle de lancer le programme d'achat et donc aussi le choix de l'appareil dont les premières dépenses associées ne le seront qu'avec le gouvernement suivant,

dès lors que le ministre de la défense, Steven Vandeput (NVA) a indiqué qu'aucun dossier d'investissement majeur ne sera lancé durant cette législature. Les difficultés budgétaires, les négociations inter-cabinets et les enjeux sous-jacents expliquent la raison du report du calendrier de la présentation précise du plan stratégique d'avril à l'automne 2015!

Il ne peut non plus être séparé des débats récurrents le sens politique et technologique entre acquérir un avion de combat d'origine européenne (France, Suède) ou américain avec la question de la maîtrise des « codes source » et du partage technologique. Il n'est pas aussi impossible que la vente du F-35 en Europe aboutisse en parallèle au lancement d'un appareil américain de 6^e génération réservé aux seules forces aériennes et aéronavales américaines. On voit alors apparaître une alliance « technique » autour des capteurs, fusion de données et maîtrise de l'environnement pour ceux des alliés qui disposeront de flotte F-35 de 5^e génération sous contrôle américain.

Il ne peut non plus s'analyser sans aborder l'avenir des bases aériennes que sont Florennes et Kleine Brogel, prises aussi comme symboles communautaires comme nous l'indique la position du parti libéral francophone (MR) à ce sujet.

Enfin, la dimension culturelle et sociologique ne peut-être gommée. Pour Martin L. Cook⁶, « *dans cette branche armée, l'unité de réflexion bureaucratique et normative reste encore celle de l'avion de combat, tandis que ce sont d'abord les pilotes de chasse qui jouissent du prestige* ».

En définitive, les avantages politico-économiques constitueront un argument important.

En fin de compte, parmi les avions dont nous avons pu recueillir le plus d'informations, le choix pourrait se faire entre d'une part, un avion cher mais ayant déjà réalisé un succès commercial indéniable, sans expérience opérationnelle et avec des promesses de retombées industrielles problématiques (le F-35), et un avion plus abordable, moins vendu, ayant déjà été utilisé en opérations, avec des promesses de retombées industrielles incertaines (le *Gripen* ou le *Rafale*). Rappelons aussi que le *Gripen*, avion d'un pays européen non aligné, constitue une inconnue, voire une contrainte politico-stratégique en période de conflit et que le positionnement de Stockholm à l'égard de l'armement nucléaire semble peu compatible avec l'impératif nucléaire belge.

A. D., J. H., W. S.

² En tenant notamment compte de la prochaine fin de vie des *Alpha Jet* utilisés pour la formation avancée et co-localisés avec ceux de l'armée de l'Air à Cazaux.

³ Actuellement, 11'500 heures de vols sont prévues par an suite à la diminution des dépenses de fonctionnement prévue pour 2015, les activités d'entraînement seront toutefois réduites de façon sensible; les notes justificatives annexées au projet de budget mentionnent en effet que le nombre d'heures de vol sur avions F-16 passera de 11'500 heures à 10'500 en 2015 (« Commentaires et observations sur les projets de budget de l'État pour l'année budgétaire 2015 », Rapport adopté en assemblée générale de la Cour des comptes du 21 novembre 2014 p. 43).

⁴ André Dumoulin, « Le remplacement des F-16 belges: la dimension nucléaire », *Revue Défense nationale*, Paris, été 2015.

⁵ Les principaux antagonistes présentaient le chiffre d'affaires civil suivant pour 2013: Boeing 62,9%, Lockheed Martin 10,7%, Thales 43,7%, Safran 80%, Dassault 69,4%, Saab 19,3%.

⁶ Contribution dans Don Carrick, James Connelly et Paul Robinson (dir.), *Ethics Education for Irregular Warfare*, Ashgate, Farnham, 2009.