

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** - (2018)  
**Heft:** 3

**Artikel:** La saga du remplacement des F-16 belges : un véritable sac de nœuds politico-militaire  
**Autor:** Dumoulin, André  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-823358>

### **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:** 14.05.2025

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



La « Composante aérienne » belge compte 45 F-16AM monoplaces et 9 BM biplaces d'entraînement. Ces appareils sont répartis au sein de deux escadres (2nd et 10<sup>th</sup> Tactical Wings), qui comptent chacune deux escadrilles : 1 et 350 à Florennes, 31 et 349 à Kleine Brogel. Sur cette dernière base se trouvent également l'escadrille de conversion opérationnelle.

Toutes les photos: © Forces armées belges.

*International*

## La saga du remplacement des F-16 belges : Un véritable sac de nœuds politico-militaire

**André Dumoulin**

Institut royal supérieur de défense (Bruxelles), chargé de cours à l'Université de Liège

**E**n 2015, le débat sur le remplacement des F-16 bloc 15 belges était médiatiquement accéléré. Ce fut l'époque où furent mis en avant les enjeux stratégiques, doctrinaux, industriels et budgétaires (15 milliards sur 40 ans) autour de ce nouveau contrat majeur. Les différents concurrents (F-35, *Gripen*, F-18, *Typhoon*, *Rafale*) reposaient sur des conceptions d'emploi relativement similaires et impliquant des capacités air-air, air-sol et de reconnaissance.

Précisons que la question de la pertinence de leur remplacement au profit de la seule composante aérienne de transport fut rapidement effacée. Derrière cette posture se dissimulait l'idéologie pacifiste des partis écologistes belges ; la majorité des partis politiques et des gouvernements restant favorables au remplacement des chasseurs-bombardiers par un nouveau modèle.

Cependant, les paramètres à prendre en compte sont nombreux avant toute décision, impliquant la mise en évidence d'intérêts divergents sous-jacents, plus ou moins visibles. Les enjeux économiques (cf. la contribution de Wally Struys dans la présente revue), stratégiques, de procédure et de calendrier restent majeurs. Depuis 2016, les lobbies industriels dans leurs réunions d'information autant que les « persuasions » diplomatiques furent légions. Une « guerre des argumentaires » alla *crescendo*, relayée avec plus ou moins de précision et d'indépendance par les médias, les revues spécialisées et différents blogs. Le 10 mars 2017, le processus de remplacement des F-16 était enclenché, le ministre de la Défense présentant à huis clos le cahier des charges en commission des achats militaires de la Chambre des Représentants (Parlement).

Dans le champ politico-stratégique, la notion de génération de systèmes d'armes fut mise rapidement en avant. Les oppositions eurent déjà lieu sur la nécessité ou non de passer d'une génération d'avions à une autre. Dans ce cadre, beaucoup de responsables de la

composante aérienne, y compris son premier chef (le général Frederik Vansina), soutinrent l'achat de 34 chasseurs F-35 dès lors qu'ils afficheront des capacités de furtivité considérées comme essentielles pour affronter de possibles menaces aériennes ou contourner les stratégies de déni d'accès et d'interdiction de zone (A2/AD), quand bien même l'aviation belge fonctionne en support après que le ciel des opérations eut été libéré de toutes menaces sol-air grâce à des appareils de suppression de défense que le Royaume de Belgique ne dispose pas mais que certains alliés possèdent en propre.

Bien que quelque peu artificiel vu les critères, le concept de génération d'armes (ici la 5<sup>ème</sup>) est d'importance dès lors que les autres appareils en lice sont considérés comme de génération inférieure, nonobstant le fait que le *Rafale* peut également bénéficier d'améliorations majeures (définition de standards). Ceci ne peut cependant occulter les difficultés pour les différentes armes de s'interroger sur la part budgétaire importante consacrée à l'Air face aux difficultés matérielles de la composante Terre ressenties depuis plusieurs années<sup>1</sup>.

Sachant qu'en Belgique, le poids des partis politiques dans des gouvernements toujours en coalition est important, sur fond de tensions et d'intérêts communautaires, d'autres enjeux apparaissent. Dans le présent gouvernement Michel multipartis (N-VA/MR/CD&V/Open VLD), nous pûmes rapidement déceler des tropismes pro-atlantiques (NVA parti nationaliste flamand) ou européistes (MR libéraux francophones); les premiers étant plutôt favorable à la « machine » américaine, les second plutôt attachés à une voilure d'origine européenne. Mais ces positions ne furent jamais totalement visibles ni fermes et ne furent pas nécessairement partagées par tous les ténors

<sup>1</sup> Ces difficultés en termes d'équipements de la Composante Terre de la Belgique furent en partie apaisées par différentes commandes, particulièrement avec la France.

desdits partis. Ainsi se glissa la question d'un réflexe transatlantique à l'image du contrat du siècle d'achat du F-16 de 1975 (avec les Danois, les Norvégiens, les Néerlandais), facilitant la normalisation et la coopération entre alliés.

L'argumentaire d'un choix américain pouvait être aussi perçu comme un « rattrapage »,<sup>2</sup> jouer de l'interopérabilité commune<sup>3</sup> et se faire pardonner de la grande faiblesse du budget de la défense du pays aux yeux des statistiques de l'OTAN en annonçant un choix américain pour le sommet de l'Alliance prévu à Bruxelles les 11 et 12 juillet prochain. À l'inverse, les « européens » (majoritairement dans l'opposition) jouèrent sur l'importance symbolique à acheter européen, d'autant plus que la Politique européenne de sécurité et de défense (PSDC) semble monter « en puissance »<sup>4</sup> depuis le processus de Brexit qui libère les décisions politiques et économiques dans ce domaine<sup>5</sup> ; et que la France de Macron insiste sur l'autonomie stratégique européenne avec la relance espérée du couple franco-allemand.

Dans ce challenge sembla « vainqueur » le *Rafale* français. Le F-18 *Super Hornet* s'était retiré de la compétition en avril 2017 car moins soutenu par le gouvernement américain. Quant au *Viggen*, il se déclassa lui-même en juillet par le refus politique et de principe du gouvernement suédois que l'appareil puisse porter une arme nucléaire (comme pour le F-16 belge actuellement sous le régime de la double clef) mais aussi et surtout parce que cela demande, dans tous les cas, un mandat politique imposant un soutien opérationnel suédois lors d'opérations extérieures de la Belgique ; toute chose difficile vu la « neutralité » de Stockholm en politique étrangère européenne.

La question nucléaire fut ainsi posée. En Belgique, il y a bien régulièrement des affrontements entre les pros nucléaires par solidarité otanienne et les anti-nucléaires. En vérité, aucun appareil concerné dans le dossier belge (F-35, Eurofighter) n'est actuellement outillé pour transporter et larguer la bombe B-61 ou la nouvelle de modèle 12. Il faudra y ajouter des composantes électroniques et autres systèmes communicationnels et de sécurité. Il s'agit donc d'une option, même pour les appareils de l'USAF. Ils n'ont pas été livrés avec la capacité nucléaire mais elle peut être intégrée par la suite (certification en 2024).

Quant au *Rafale* il peut être à double capacité mais il porte un missile air-sol moyenne portée de fabrication

2 A la différence d'autres pays européens qui avaient choisi, dès le début, d'entrer dans le programme JSF F-35 (coopération industrielle et technologique), la Belgique s'y refusa à l'époque pour des raisons essentiellement politico-économiques.

3 Même si l'acquisition du F-35 imposera une dépendance réseau à la technologie et au contrôle américain.

4 Cf. André Dumoulin et Nicolas Gros Verheyde, La politique européenne de sécurité et de défense commune, Manuel, Ed. du Villard et B2-Bruxelles2, 2017.

5 Cf. André Dumoulin, « PSDC: une fenêtre d'opportunité? », *DSI* hors-série 55, août-septembre 2017.

nationale (ASMP amélioré) à capacité nucléaire et furtive. Dans ce cas, il ne peut être probablement question du point de vue de la souveraineté hexagonale de voir partager ce système d'armes sauf à imaginer le principe d'une double clef. Scénario complexe ne pouvant être éventuellement imaginé que suite au retrait de toutes les armes nucléaires de théâtre américaines d'Europe, d'un souhait concomitant de certains pays européens de les gérer et d'une volonté française de partager en partie leurs outils de dissuasion. A horizon prévisible, l'environnement stratégique sur le Vieux continent ne semble pas favoriser cette « exfiltration nucléaire américaine ». <sup>6</sup> Entre parenthèses, choisir le *Rafale* « soft », c'est en quelque sorte réaliser un désarmement nucléaire belge par défaut.

Il fut aussi question de la procédure d'achat. Le ministre de la défense, Steven Vandeput (NVA), avait instauré avec l'état-major une procédure avant choix final assez précise et particulièrement médiatisée. Il s'agit d'un *Request for Government Proposal* (RfGP) encadrant la procédure d'État à État via des agences gouvernementales (exigence belge) avec cahiers des charges lancés le 17 mars 2017 à remplir pour le 7 septembre. Ce document comporte trois grands domaines (avec leurs critères): capacité (57%), financiers (33%) et retours économiques (10%).

Or, la France refusa de souscrire à ladite procédure et proposa plutôt, au-delà de l'appel d'offre, un partenariat stratégique et économique plus large franco-belge. Cette « maladresse » qui mit la France « hors-jeu » ne peut s'expliquer uniquement par d'éventuelles méconnaissances hexagonales du nouveau gouvernement Macron à propos des subtilités politico-communautaires belges particulièrement complexes à saisir. Aujourd'hui, selon certaines sources, les gros dossiers en possession de la France concernant les spécificités de l'offre française autour du *Rafale* mais aussi sur d'autres aspects coopératifs ne seraient pas aux mains des Belges qui bloqueraient leur venue, arguant du non-respect des règles du RfGP. Malgré les exercices des juristes et les tentatives en « sous-marin », le *Rafale* reste « non identifié » malgré le fait que dans le débat très houleux de ces dernières semaines (cf. infra) l'appareil français resterait le seul candidat « sérieux » face au F-35.

Houleux, certes, dès lors que des mémos sont apparus récemment, transmis aux médias belges par un lanceur d'alerte s'avérant être le lieutenant colonel belge Rudi Decrop. Lesdits documents (avril 2017 et février 2018) venant de Lockheed-Martin indiquait que la cellule du F-16 peut encore être prolongée théoriquement de six ans, entre 2023 et 2028, selon leur coefficient de vieillissement (historique des vols accumulés par chaque appareil autant que leur configuration, leur mission). Pour certains analystes politiques (et particulièrement des partis de l'opposition) cela modifiait la donne. Le dossier du remplacement pourrait être postposé ...sauf que le document de la firme américaine ne concernerait

6 Cf. André Dumoulin, « La nouvelle Nuclear Posture Review: évolution ou révolution? », *Revue de Défense nationale*, Paris, mai 2018 (à paraître).

uniquement la fatigue du métal de la cellule des quelques seuls F-16 B (pour biplace) et non pas l'ensemble de la flotte et que c'était en quelque sorte reculé pour mieux sauter. En outre, pour pouvoir envisager une prolongation au-delà des 8.000 h de vol (uniquement garanties par la firme), 90% des informations de vol doivent avoir été enregistrées tout au long de la durée de vie des avions. Mais la Belgique n'a commencé à le faire qu'en 2006 sur 27 des 54 appareils F-16 de la flotte (système FACE).

Reste qu'il est nécessaire de prendre en compte tous les paramètres pour évaluer le futur d'un appareil prolongé : avionique (les appareils belges ont subi 3 mises à niveau), moteurs, armements, suivi des mises à jour par les Américains eux-mêmes, coût évolutif des pièces de rechange en rapport avec l'état des stocks. Les rapports Lockheed avaient en vérité pour objet d'organiser la maintenance des appareils et ne se rapportait pas à leur prolongation.

Certains allèrent jusqu'à proposer d'acquérir des F-16 de dernière génération d'occasion de... Lockheed-Martin, quand bien même l'autorisation de le faire doit passer par Washington. Reste que les F-16 belges auront accompli 8'000 heures de vol et leur durée de vie moyenne aura donc été de plus de 45 ans. Pour le ministre de la défense et le CHOD, l'extension de cette durée de vie ne serait plus une option<sup>7</sup>. En effet, plusieurs scénarios auraient été analysés par le passé durant la préparation du dossier de remplacement : prolongation de la durée de vie de la flotte actuelle, *leasing*, constitution d'une flotte mixte, achat de F-16 d'occasion.

<sup>7</sup> 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 (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.

Cependant la possibilité théorique de freiner le processus d'acquisition aboutit actuellement à des débats parlementaires et organisation d'une enquête interne ainsi que du Service fédéral d'audit interne (FAI) durant ce mois d'avril 2018 qui, au final, à l'heure où ces lignes sont écrites, devait faire « retomber la tension » et rendre difficile la volonté de certains acteurs de faire démissionner le ministre de la Défense (jugé alors comme ne s'imposant pas suffisamment face à la hiérarchie militaire) et quatre officiers belges de la composante aérienne concernés par cette rétention d'information que subirent le chef d'état-major (CHOD), Marc Compagnol (origine Ft) lui-même, le ministre de la défense et les parlementaires. Au final, les officiers concernés qui avaient fait volontairement « un pas de côté » en ayant été nominalelement mis en cause ont repris leur fonction sur injonction du ministre, y compris le chef de la composante Air dès lors que ces documents très techniques ne devaient pas être nécessairement diffusés et que cela ne changeait rien au fait que les F-16 belges doivent être remplacés.

Pour le chef de la Défense, « nos spécialistes sont parfaitement à même de (*re*)placer dans leur contexte les documents rendus publics concernant l'usure métallique de nos F-16 et d'en donner la signification exacte ainsi qu'un éclairage sur leur valeur factuelle » (*Flash Défense*, 23 mars 2018). Reste que des débats parlementaires avec auditions eurent lieu en avril 2018 grossissant davantage les multiples interprétations autour de ce dossier délicat sinon miné. Peut-on vraiment prolonger la vie structurelle de certains F-16 ? Quand les 33 experts majoritairement militaires de l'équipe chargée d'évaluer la réponse à l'appel d'offres va-t-elle conclure (via l'équipe de l'« *Air Combat Capability Program* » qui va superviser au final et garantir la cohérence par-delà les domaines et sous domaines) sur les deux offres finalement soumises, à savoir le « *Best and Final Offers* » de Lockheed et

Les F-16 belges ont été déployés à de nombreuses reprises : au-dessus de la Yougoslavie puis du Kosovo, mais également en Lybie et en Afghanistan. Plus récemment, six appareils ont été déployés entre octobre 2014 et juillet 2015 en Jordanie, afin d'accomplir des missions contre l'Etat islamique en Syrie.





En 2004, quatre F-16 belges ont quitté la base de Kleine Brogel pour la Lituanie, afin d'accomplir durant quatre mois la mission de Baltic Air Policing (BAP) de l'OTAN. La même mission a été accomplie à partir de décembre 2006, puis septembre 2013.

Eurofighter ? Serait-ce d'ici la trêve estivale ou reporté à l'automne 2018, début 2019 ? Ou dénoncée si cela est juridiquement autorisé avant d'engager une nouvelle procédure pour faire revenir les Français et Dassault par « la fenêtre » ? La Belgique doit-elle revoir son calendrier d'acquisition si l'on sait que l'USAF modernise ses propres F-16 C et D (blocks 40 et 50) dès lors que le F-35 ne répond pas encore à toutes les attentes ?

Au-delà, le dossier belge ne peut s'analyser sans aborder aussi la question du projet d'achat de drones MALE par la Belgique (cf. Vision stratégique) et l'avenir des bases aériennes que sont Florennes et Kleine Brogel, prises aussi comme symboles communautaires comme nous l'indiquent les positions directes ou indirectes du parti libéral francophone (MR) à ce sujet. Assurément, les dossiers défense en Belgique doivent toujours passer par le filtre communautaire et dans ce pays, tout est dans tout.

En définitive, les avantages diplomatico-stratégiques et économiques mais aussi le contrôle des coûts d'achat et d'entretien constitueront un argument important d'une décision qui sera prise au sein même du gouvernement, sachant que l'avion de combat est un outil de présence diplomatico-militaire et de solidarité multinationale en réduisant de manière conséquente, dans bien des cas de figure, la prise de risque et la létalité, toujours très sensibles pour les décideurs politico-militaires, singulièrement au Royaume de Belgique.

Dans tous les cas de figure, même si la décision sur le choix d'un appareil pouvait être encore engagée par le gouvernement pour juillet 2018 via une décision officielle du *kern* (à savoir le Premier ministre et ses vices-premiers ministres, chacun représentant un parti de la majorité), la finalisation du contrat avec la commande juridiquement contraignante concernant tel ou tel appareil sera probablement du ressort d'un prochain gouvernement issu des élections fédérales prévue au plus tard en mai 2019 ! En effet, la crise de confiance actuelle, les tensions internes sur le dossier, le « cas français » et l'approche des élections communales (locales) perçues souvent comme

indicateur de confiance national pourraient mettre à mal l'idée d'une accélération du processus formel d'achat avant les élections de 2019 mais en Belgique rien n'est impossible.

En ce mois d'avril 2018, nous ne pouvons donc rien présager sur l'avenir du processus d'acquisition et du choix de l'appareil. Rien n'est acquis et tout va donc dépendre au final où va se situer le curseur politique, budgétaire et idéologique après les débats parlementaires. Pour Joseph Henrotin, « *il y a une certaine probabilité de ceux qui défendent actuellement l'option d'une prolongation au motif du coût du remplaçant...ne veulent pas d'un remplaçant lorsque la prolongation sera terminée.* » Nous en reviendrons alors avec l'idée irresponsable de la fin de la chasse en Belgique pour des motifs davantage idéologiques que budgétaires.

Pour le Vice-premier ministre, Didier Reynders, la situation actuelle et les débats autour de la prolongation des F-16, va obliger le gouvernement à décider dans les prochaines semaines si la Belgique maintient la procédure enclenchée avec le RfGB.

Entre parenthèses, vu le paysage politico-militaire en Belgique aujourd'hui, la question de rentrer, par la suite, dans le programme technologique d'avion de combat de 6<sup>ème</sup> génération sous la houlette franco-allemande n'est pas vraiment d'actualité.

Bien des questionnements vont encore perdurer autant que les débats au sujet du remplacement des F-16 belges. Le sac de nœuds n'est pas encore démêlé quant à savoir si l'on va suspendre la procédure ou accélérer le processus d'acquisition/commande en 2018.

A. D.

NB : A suivre dans le numéro thématique aviation, un autre article consacré au remplacement des F-16 belges.