Zeitschrift: Revue Militaire Suisse

Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse

Band: - (2018)

Heft: [1]: Numéro Thematique Aviation

Artikel: Les retombées sociétales de l'acquisition d'un avion de combat : un long fleuve belge... turbulent

Autor: Struys, Wally

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-823432

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: 07.01.2026

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

Le ministre de la Défense, Steven Vandeput, devant un F-16 belge de retour de mission en Afghanistan.
Toutes les photos © Composante aérienne belge.

International

Les retombées sociétales de l'acquisition d'un avion de combat Un long fleuve belge... turbulent

Wally Struys
Professeur émérite à l'Ecole royale militaire (ERM) et économiste de Défense

La naissance du besoin d'un système d'arme majeur et son processus d'acquisition donnent toujours lieu à un processus long et complexe. Les F-16 belges, acquis dans les années septante et quatre-vingt, auront atteint leur fin de vie entre 2024 et 2029. Ils avaient été achetés en cartel avec les Pays-Bas, le Danemark et la Norvège. En 2001, la Belgique refuse d'entrer dans le programme du JSF (*Joint Strike Fighter*), au contraire de ses partenaires du cartel. Pratiquement rien ne se passe ensuite au niveau politique jusqu'en 2015, avec la décision d'acquérir de nouveaux avions de combat. La procédure et l'avancement du dossier auraient pu être un fleuve sinon long, du moins relativement tranquille. Il n'en est rien depuis le 14 février.

Les phases du dossier

Dès le 22 décembre 2015, le Conseil ministériel restreint (CMR) décida de maintenir une capacité MRCA (*Multi-Role Combat Aircraft*) et d'acquérir, selon une procédure contractuelle de gouvernement à gouvernement, 34 nouveaux avions de combat, à livrer entre 2023 et 2028, et dont la durée de vie devrait être de 30 à 40 ans.

La gestion du dossier fut confiée à un Air Combat Capability Program (ACCaP), chargé de la sélection. La Direction Générale «Material Resources» (DGMR) de la Défense fut chargée d'initier les phases du processus.

La Phase de préparation impliquait une première exploration du marché et fut initiée le 2 juin 2014 par une demande d'informations RFI (Request for Information) adressée à cinq Agences d'Etat gérant des programmes d'avions de combat susceptibles de succéder aux F-16 : le F-35 *Lightning* II (ou JSF «*Joint Strike Fighter*») de Lockheed Martin, le F/A-18E/F *Super Hornet* de Boeing, le *Rafale* du consortium *Rafale* International, le JAS-39 *Gripen* E/NG de SAAB et le *Typhoon* du consortium Eurofighter.

La Phase de programmation démarra le 17 mars 2017 par l'envoi d'une demande d'offre détaillée partant des besoins opérationnels belges, sous la forme d›une RfGP (Request for Government Proposal). Celle-ci fut déclassifiée et rendue disponible en ligne[1]. Deux candidats jetèrent l'éponge en 2017 : le F-18 et le *Gripen*.

Les gouvernements américain et britannique remirent leurs réponses à la cellule d'évaluation de l'ACCaP le 7 septembre 2017. Le gouvernement français décida de ne pas répondre aux 164 questions de la RfGP, estimant pouvoir présenter mieux, à savoir une stratégie structurante de coopération à long terme en dehors de ce carcan.

La cellule ACCaP se mit à la tâche dès le 8 septembre 2017 afin d'analyser les réponses fournies. Cette première phase d'analyse se termina le 14 février 2018 avec la remise des BAFO (Best and Final Offer) par les Agences d'Etat américaine et britannique. La veille, le CEO de Dassault convoqua la presse afin de souligner que le *Rafale* restait bien en course et de présenter les retombées économiques, industrielles et sociétales offertes à la Belgique.

Les BAFO sont actuellement examinées par les experts de la cellule ACCaP, qui remettra, sans doute au début du mois de juin, ses conclusions et recommandations au gouvernement belge.

La Phase d'acquisition portera sur le processus d'approbation formelle du choix, par le Conseil des ministres, du fournisseur et de la taille du programme, cadre budgétaire compris. L'accord définitif d'Etat à Etat devrait être entériné au plus tard en juillet 2018. Afin de garantir la livraison des premiers nouveaux chasseurs fin 2023, la signature de l'accord d'acquisition devrait se faire en 2018 encore.

1 http://www.vandeput.fgov.be/sites/default/files/articles/Request%20for%20Government%20Proposal_0.pdf.

Un avion de combat ou un outil de développement économique ?

Il est de tradition en Belgique que l'acquisition d'un système d'arme donne lieu à une focalisation, tant par les politiques que par le grand public, sur les retombées économiques, industrielles et sociétales du contrat. Or, l'objectif premier de l'achat d'un système d'arme est bien sa capacité à satisfaire un besoin militaire ! Pendant des décennies, les décideurs ont toutefois considéré les compensations économiques comme un véritable dogme politico-économique préalable à toute commande de matériel militaire.

Cette ère est – heureusement – révolue depuis le 13 juillet 2009, grâce à la Directive 2009/81/CE du Parlement européen et du Conseil, relative à la coordination des procédures de passation de certains marchés de travaux, de fournitures et de services par des pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices dans les domaines de la défense et de la sécurité. Cette Directive, transposée dans la législation belge, interdit désormais explicitement de réclamer des compensations économiques lors des marchés publics.

Cela ne signifie toutefois pas que les Etats membres en sont réduits à des achats à l'étalage ; ils peuvent encore obtenir des retombées économiques, industrielles et sociétales en invoquant l'exception de l'article 346 du TFUE (Traité de Fonctionnement de l'Union Européenne)[2], s'ils estiment nécessaire de protéger leurs Intérêts Essentiels de Sécurité (IES). Les IES doivent permettre, au plan industriel, de renforcer les niches technologiques d'importance stratégique et, au plan politique, de positionner la Belgique comme partenaire crédible des coopérations internationales.

La RfGP en tient compte ; parmi les 164 questions auxquelles devaient répondre avec minutie les Agences d'Etat afin que le gouvernement belge sache avec précision comment les soumissionnaires peuvent satisfaire son besoin, un certain nombre se rapportent aux IES.

Pendant la durée d'évaluation effectuée par trente experts d'une cellule d'évaluation de l'ACCaP, aucun contact n'est autorisé ni avec les constructeurs, ni avec les autorités politiques. Parmi les experts chargés de l'évaluation des IES se trouvent également trois membres du SPF[3] Économie. Une recommandation finale sera communiquée au gouvernement. Les domaines d'évaluation, avec leurs pondérations, sont les suivants :
Le Domaine Capacitaire (57 %) est subdivisé en cinq sous-domaines : Efficacité en mission (21 %), Partenariat et coopération militaire (16 %), Potentiel d'évolution et de croissance (8 %), Appui opérationnel et technique(6 %) et Employabilité et déployabilité (6 %)
le Domaine Financier (33 %) porte sur le coût total de possession, aux prix de 2018
le Domaine des Intérêts Essentiels de la Sécurité belge (10 %).

La Belgique compte donc invoquer l'article 346 du TFUE et a décrit les applications technologiques liées aux IES sous la forme de KETA (Key Enabling Technological Defence and Security Applications), approuvées par le Conseil des Ministres du 28 octobre 2016. Elles recouvrent les domaines suivants :

- Systèmes et sous-systèmes pour des applications de défense et de sécurité ;
- Capteurs et traitement de données pour des systèmes de C4I (Command, Control, Communications, Computers and Intelligence) ;
- Matériaux et composants de pointe ;
- Systèmes d'entraînement et de simulation ;
- Protection des systèmes d'information.

Il est cependant clair que l'obtention de retombées économiques, industrielles et sociétales dans le cadre du maintien et du développement de compétences industrielles indispensables aux IES, dans des secteurs stratégiques clairement identifiés, devra être acceptée par les instances européennes. Si celles-ci refusent, les fournisseurs étrangers ne seront pas tenus de proposer des participations ou des coopérations industrielles. Notons qu'en tout état de cause, même si les retombées industrielles sont admises, elles ne pourront fausser la concurrence sur les marchés de biens et de services non militaires ou à usage dual.

Les retombées offertes

Notons d'emblée qu'à la demande du gouvernement belge, les concurrents ont conclu un accord de confidentialité empêchant toutes les parties de divulguer des informations sur leurs réponses à la RfGP. Il est néanmoins possible de se faire une idée de l'essentiel de leurs propositions au gouvernement belge, puisque les vendeurs potentiels ont rivalisé de promesses alléchantes dans les media. Cela paraît surprenant, puisque la pondération du critère des retours sociétaux n'est que de 10 %. Le paradoxe n'est qu'apparent, les partis politiques étant anxieux de se profiler devant leurs électeurs à l'approche des élections communales du 14 octobre 2018 et des élections fédérales et régionales du 26 mai 2019.

Alors que les spécialistes de l'ACCaP décortiquent les propositions détaillées dans la RfGP et les BAFO, les promesses ont ainsi fusé et de nombreux MOU ou MOA[4] ont été signés entre Lockheed Martin, BAE Systems et le GIE *Rafale* d'une part et l'aéronautique belge d'autre part, sachant que les candidats vendeurs sont simultanément présents, à des degrés divers, dans les secteurs technologiques militaire et civil belges. Ils y ont identifié les entreprises présentant des valeurs ajoutées propres

2 L'article 346 du TFUE permet à chaque Etat membre de protéger les intérêts essentiels de sa sécurité. Dès l'entrée en vigueur de cet article (à l'origine le 223 du Traité de Rome), son application fut exigée pour des raisons de sécurité ... et de protectionnisme !

3 Service Public Fédéral, ou ministère.

4 MOU (Memorandum of Understanding) est la première étape d'un accord entre deux parties; un MOA (Memorandum of Agreement) est plus contraignant et plus détaillé qu'un MOU et correspond à un engagement plus spécifique.

pouvant entrer directement dans le cadre des exceptions de l'Article 346. La façon dont cette dernière interprétera les participations industrielles sera déterminante.

Même si la majorité des entreprises belges ont tissé des liens industriels avec les trois candidats et peuvent donc se retrouver peu ou prou dans chaque offre, l'impression prévaut néanmoins que les MOU et MOA signés ne correspondent souvent qu'à de vagues accords.

Le *Rafale*

Paris a préféré proposer, hors RfGP, un « partenariat approfondi et structurant » basé sur le *Rafale* et une implication belge dans le développement d'un avion de combat de nouvelle génération, envisagé par la France et l'Allemagne à l'horizon 2040 dans le contexte d'une relance de la défense européenne.

Le Groupement d'intérêt économique (GIE) *Rafale* International (Dassault Aviation, Thales et Safran) est déjà largement implanté en Belgique, avec neuf filiales, plus de 3'000 emplois, un réseau de plus de 800 fournisseurs et plus de 800 millions € de commandes annuelles. Ses activités se réalisent principalement dans les secteurs de l'aérospatial, des technologies de l'information, des moteurs d'avion, du transport et de la sécurité. En cas d'achat du *Rafale*, le GIE promet de pérenniser les 800 millions € de commandes annuelles, un retour global de 20 milliards €, ainsi que plus de 5'000 emplois par an, le tout sur 20 ans.

Les retours devraient ainsi être valorisés dans les cinq domaines relevant des KETA à « au moins 100% de l'investissement », répartis en fonction du poids économique des Régions. Une trentaine de sociétés belges seraient impliquées dans cinquante projets, dont 60 % directement liés au *Rafale*.

Notons que le président de la commission de la défense de l'assemblée nationale française a affirmé que la Belgique avait « exprimé de l'intérêt » pour la version navale du *Rafale*, afin de l'utiliser à bord du porte-avions *Charles de Gaulle*. Après tout, il s'agit effectivement d'une base aérienne en mer...

Le *Typhoon*

Excipant de la présence en Belgique du consortium des quatre pays membres (Royaume-Uni, Allemagne, Italie, Espagne), l'Eurofighter allègue une solution européenne générant une croissance à long terme. Les partenaires d'Eurofighter passent déjà 600 millions € de commandes annuelles auprès de quelque 200 entreprises installées dans les trois Régions : 378 millions en Wallonie, 132 millions en Flandre et 90 millions à Bruxelles.

Selon une analyse réalisée par le cabinet d'économistes d'Oxford Economics (OE), BAE Systems, maître d'œuvre du programme, promet des retombées économiques à hauteur de 19,34 milliards € et une création ou une consolidation de 6'785 emplois d'ici 2043. OE chiffre l'empreinte du consortium en Belgique à 8,2 milliards € d'ici 2043. Il s'y ajouterait encore :

- 6,2 milliards provenant du soutien de l'appareil une fois en service ;
- 2,885 milliards générés entre 2020 et 2043 par deux « centres d›innovation » (un en Wallonie et un en Flandre) ;
- 880 millions investis en cybersécurité ;
- 860 millions pour un *hub* européen d'entraînement synthétique (simulation) ;
- et 360 millions pour un centre de données pour la guerre électronique.

En outre, Eurofighter promet encore des effets multiplicateurs générant 6,2 milliards € supplémentaires. En termes d'emplois à la pointe de la technologie C^4I, Eurofighter offre 5'900 emplois auxquels s'ajouteraient 430 autres pour le soutien, de 110 à 560 pour les centres d'innovation, 80 pour un *Belgian National Network Cyber Centre* à installer en coopération avec le Royaume-Uni et 40 pour un centre d'entraînement synthétique. Il promet également un partenariat économique sous-tendant les politiques de développement régionales et offrant des opportunités à l'export, ainsi que des partenariats de recherche académiques.

Notons qu'en tout état de cause, Eurofighter sortira gagnant même si le F-35 est choisi : la RAF met en œuvre à la fois le *Typhoon* et le F-35 et les entreprises du consortium sont pareillement impliquées dans le programme JSF.

Le F-35

Le F-35 est proposé dans le cadre de la procédure FMS (Foreign Military Sales) qui constitue, pour les Etats-Unis, un outil fondamental de politique étrangère ; il autorise la vente de matériels et de services de défense si cela contribue « *à la sécurité des Etats-Unis et à la paix dans le monde* ».

Le groupe Lockheed Martin et le motoriste Pratt & Whitney promettent à l'industrie belge des partenariats à long terme et ont déjà signé des accords généraux avec l'industrie belge, promettant le développement de partenariats à long terme à nombre d'entreprises en cas de choix du F-35.

Les Américains sont toutefois avares de détails, déclarant vouloir respecter au maximum le souhait du gouvernement belge de ne pas divulguer d'informations précises.

L'union sacrée des entreprises

Les entreprises belges, travaillant dans des niches et des pôles d'excellence, doivent présenter des avantages comparatifs incontestables à long terme, seule garantie d'être acceptées comme sous-traitants, producteurs ou intégrateurs de sous-systèmes. C'est la condition pour entrer dans les chaînes d'approvisionnement de grandes firmes internationales et pour participer à des accords industriels communs durables.

Afin d'aboutir au meilleur résultat possible dans ce dossier du remplacement du F-16, l'industrie aéronautique belge a décidé de se fédérer et a créé le 24 octobre 2016 une nouvelle structure, le BELAG (Belgian Aeronautical Group). Cette entité juridique permettra de contractualiser les engagements des candidats au remplacement des F-16 envers les industriels. Il est à noter qu'au sein de BELAG, les négociations se limiteront à des discussions d'industriels à industriels, indépendamment de l'interprétation politique des exceptions à l'article 346. Compte tenu de l'ampleur du contrat, il est indéniable que cette entente industrielle belge constitue une véritable aubaine ; outre les avantages généraux d'un cartel, la solidarité des participants permet en effet d'éviter des recours en annulation devant les instances juridiques européennes par l'une des parties lésées.

Contrainte budgétaire versus faisabilité capacitaire ?

En 2015, le gouvernement détermina à la fois un budget d'acquisition de 3,526 milliards € (aux prix de 2015) ET l'achat de 34 avions de combat.

Cette annonce ne laisse pas de surprendre ; en effet, la taille de la flotte et le budget constituent deux variables liées et potentiellement incompatibles. En effet, tenant compte de la contrainte budgétaire, le choix de l'appareil le plus cher serait de nature à en réduire le nombre. À l'inverse, si le nombre de 34 avions est considéré comme une contrainte absolue, le budget devrait être revu à la hausse.

Par ailleurs, nombreux sont ceux pour faire état d'un montant de 15 milliards € pour le contrat d'achat du remplacement des F-16. Il n'en est absolument rien ! En réalité, il s'agit d'un montant de 14,967 milliards € (aux prix de 2015), évalué par la Composante Air pour le coût total de possession de la capacité de combat aérienne de 2019 à 2058. Ce montant comprend certes les dépenses pour le nouvel avion à partir de 2024, mais également celles pour les F-16 entre 2019 et 2030 ! Dans ce coût, le personnel représente 27 %, le fonctionnement 41 %, le capital 28 % et l'infrastructure 4 %.

Le prix demandé par les offreurs se trouve dans les réponses à la RfGP et est toujours gardé secret à ce jour. Certains medias se risquent néanmoins à publier des estimations allant de 90 à 115 millions € par appareil. Cet exercice est toutefois périlleux : les notions de prix et de coûts (fixes, variables, directs, indirects et induits) d'un avion peuvent en effet varier grandement. Même dans le

Les F-16 participent régulièrement à des entraînements multinationaux, en Europe et au-delà. Ils sont également régulièrement engagé dans des opérations de l'OTAN - notamment au-dessus des Etats baltes.

Fly Away Cost, ou coût moyen nécessaire pour rendre le chasseur opérationnel, il peut y avoir des différences non négligeables en fonction de l'équipement incorporé. Faute d'informations précises et fiables, je ne m'y risquerai donc pas.

L'avion considéré comme le favori, le F-35, connaît de nombreux problèmes de dépassement des coûts et de développement technique; il est le plus coûteux de tous les temps aux Etats-Unis. Cela a déjà fait réduire nombre de commandes initialement placées. L'absence de maîtrise des coûts a d'ailleurs conduit la cour des comptes américaine et même le Pentagone à estimer que cet avion devient trop cher, y compris pour les USA. Le programme F-35 devrait d'ailleurs y réduire ses coûts opérationnels et logistiques d'un tiers afin de respecter les objectifs budgétaires. A défaut, le rêve de 2'500 F-35 opérationnels à l'Air Force deviendrait utopique.

Les Etats-Unis promettent néanmoins de baisser le prix par avion à quelque 85 millions USD d'ici 2020.

Le surréalisme belge: ceci n'est pas une compétition

Le déficit de la solidarité européenne

Puisque la Belgique avait acheté ses F-16 en cartel avec trois autres pays européens, on aurait pu espérer voir les calendriers d'expression et d'harmonisation des besoins coïncider et permettre à nouveau une acquisition en commun. Il n'en est toutefois rien: les Pays-Bas, le Danemark et la Norvège ont entamé leur procédure d'achat depuis longtemps et ont déjà choisi le F-35, alors que la Belgique fait cavalier seul. Le Traité de Lisbonne avait pourtant avancé comme nécessité évidente le double concept de Mutualisation et de Partage, tant lors d'une acquisition que pour le suivi logistique.

Le gouvernement allemand quant à lui, déclara le 1er mars dernier qu'il comptait accorder la préférence au *Typhoon* afin de remplacer ses vieux *Tornado* à partir de 2025. L'inspecteur général de la Luftwaffe, qui avait exprimé sa préférence personnelle pour le F-35, reçut quant à lui l'ordre de ne plus prononcer le nom de l'avion américain, sous peine de licenciement!

Alea iacta est?

De nombreux commentateurs belges ont estimé que le processus est impartial et que le F-35 sortirait gagnant de la compétition, *no matter what*. L'impression prévaut que le Ministre de la Défense et son parti, la N-VA, ont fait leur choix depuis longtemps. Un document du cabinet du ministre, datant de mars 2015, souligne une préférence pour un « chasseur de la cinquième génération, furtif et à capacité nucléaire »... La majorité des responsables de la Composante Air semblent indiquer la même préférence. En outre, le chef de cabinet adjoint du ministre de la Défense a quitté son cabinet en 2017 pour être engagé par Lockheed Martin...

Il ne faut donc point s'étonner du refus par le Ministre de la Défense d'examiner l'offre française, au motif que « la France s'était mise elle-même hors-jeu en ne fournissant pas de réponses à la RfGP », et en s'appuyant sur des analyses juridiques, aussitôt contredites d'ailleurs par les partisans du *Rafale*.

Tout examen sérieux de la candidature française relève davantage d'une décision politique devant de toute façon être assumée par le gouvernement que d'un rejet partisan mâtiné d'arguties juridiques.

Cela s'est confirmé le 15 mai 2018 : à la demande du Premier ministre Charles Michel, souhaitant disposer de tous les éléments nécessaires toute décision, une délégation de membres du cabinet de la ministre française des Armées, Florence Parly, est venue détailler et défendre pour la première fois en huit mois, l'offre française auprès de ses homologues belges (et non pas du ministre). Sur foi d'une dépêche de l'Agence Belga, ces derniers ont «réservé un accueil assez froid, voire distant, à la proposition»...

Un « F-16 *Gate* »?

Durant l'été 2016, un ancien gestionnaire des F-16, sur foi d'informations provenant de Lockheed Martin, déclare que les F-16 belges pourraient être maintenus en service six ans de plus. Cette information n'est pas communiquée aux décideurs politiques et n'est divulguée qu'en mars 2018 sous forme d'une *interview* du président d'un parti d'opposition. Il n'en fallut pas plus pour déclencher une tempête au parlement où l'on va même jusqu'à affirmer que l'armée veut ainsi forcer la commande immédiate d'un nouveau chasseur, et est devenue un Etat dans l'Etat! D'aucuns n'ont pas hésité à appeler cet événement le F-16 *Gate*...

Des audits interne et externe commandités, il ressort essentiellement qu'il n'y a pas eu de complot fomenté par la hiérarchie militaire, mais une grave erreur de jugement en matière de communication.

Ce dernier avatar – au moment où j'écris le présent article – a suscité de nombreux remous politiques; l'opposition en a profité pour exiger la suspension, voire l'abandon de la procédure. Dans un parti de la majorité, un député a par ailleurs proposé de gagner du temps en achetant une dizaine de F-16 d'occasion aux Etats-Unis ou en Grèce ...

Considérations finales et épilogue

Dès l'entame du dossier du remplacement des F-16 belges, tant les décideurs politiques que le grand public se sont principalement focalisés sur les retombées économiques, industrielles et sociétales du marché. Or, la raison première pour laquelle on achète un système d'arme est bien sa capacité à satisfaire le besoin militaire! Le faible coefficient de pondération des retombées en atteste; les IES reflètent une importance secondaire, mais réelle.
Il appartient toutefois aux décideurs politiques de vérifier l'efficience, l'efficacité et la réalité des différentes propositions de retours sociétaux.

L'évaluation par les experts en chambre close leur permet de travailler en toute sérénité et indépendance. Par contre, en attendant la publication officielle des réponses à la RfGP et alors que les échéances se rapprochent, la sensibilité et les incertitudes politiques atteignent leur paroxysme. Il convient en effet de souligner le flou et les questionnements entourant les offres des fournisseurs : elles n'apparaissent pas nécessairement liées au marché et intègrent des activités relevant de contrats déjà en cours. Si les industriels peuvent effectivement être intéresses par la « pérennisation » d'activités existantes, ils le seraient davantage par l'assurance d'obtenir des valeurs ajoutées.

Les péripéties politiques du F-16 *Gate* ont mis le gouvernement devant le choix de continuer la procédure ou non. A l'heure de la rédaction de cet article, aucune décision politique n'a encore été prise. Il semble néanmoins que le processus pourra se poursuivre.

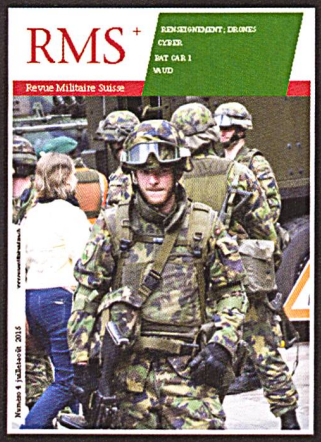
La suspension de la procédure de remplacement ne ferait toutefois que confirmer la réputation préoccupante de la Belgique en matière de gestion politique et budgétaire de la Défense. Elle coûterait également davantage pour le maintien des F-16 (on cite le chiffre de 37,8 millions € par appareil), dont l'efficience future laisserait à désirer et elle repousserait une acquisition devant être réalisée de toute façon, mais beaucoup plus tard que nos partenaires européens et sans doute plus onéreuse...

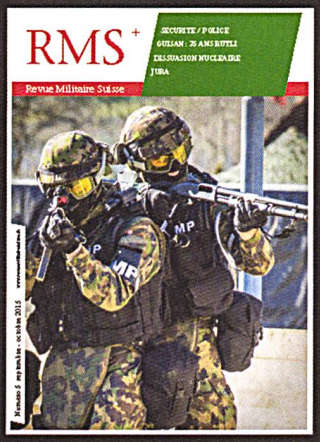
Le long fleuve modérément tranquille du dossier a progressivement été rétrogradé au rang de rivière. Faut-il craindre qu'il devienne ruisseau, voire qu'il se tarisse ?...

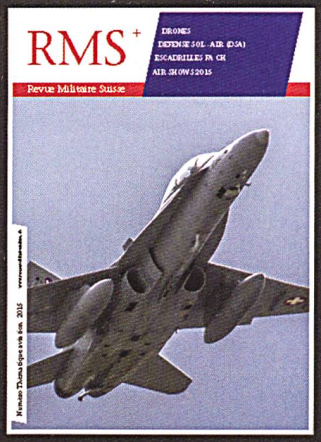
La suite du feuilleton nous l'apprendra. *« La bêtise consiste à vouloir conclure »* (Gustave Flaubert)

W. S.

les questions de défense et de sécurité vous intéressent







La Revue militaire suisse (RMS+) est un organe de publication officiel de la Société suisse des officiers, indépendante du Département de la Défense, depuis 1856. La RMS+ a pour but de faciliter l'échange sur les questions militaires et est ouverte à toutes les personnes soucieuses d'oeuvrer de façon constructive au bien de la politique de sécurité.

pour vous abonner >>>>>> www.revuemilitairesuisse.ch

RMS+