

JSF 35 un fiasco pour les USA et un danger pour l'Europe

8 FÉVR. 2018 PAR [EMILIE DURAND](#) BLOG : LE BLOG DE EMILIE DURAND

400 milliards de dollars à la fin de 2018 ! Tel est le coût exorbitant du F35... Après 55 ans de vie, son coût de possession serait, selon les experts du Pentagone, de 1500 milliards \$. Quatre fois le budget annuel de la France ! "Ce programme d'armement est le plus onéreux de toute l'Histoire, Et un danger pour l'Europe", selon l'expert en aéronautique Henri de Waubert de Genlis.

Partage

1 RECOMMANDÉ A+ A-

Même les USA boudent le JSF F 35 ! Dès son élection, le programme avait déclenché l'ire du président Trump ! Il avait essayé, sans succès car il s'y prenait trop tard, d'annuler ce programme qu'il jugeait être un fiasco technique et un gouffre financier pour le contribuable Américain.

Lancé en 1996 sur un concept très intellectuel de développer un produit unique pour les 3 armes américaines (Air Force, Navy et Marines) ; le projet US est rejoint par les Britanniques en 1997 qui apportent leur savoir-faire des avions à décollage vertical ayant besoin comme les Marines de remplacer leurs « Harrier ».



Les US ont activement recherché et obtenu, au cours du développement, l'engagement dans ce programme de certains pays de l'Otan : le Canada, la Norvège, le Danemark, les Pays-Bas, l'Italie, la Turquie et d'autres alliés tels que Israël, l'Australie, le Japon, Singapour ou encore la Corée du Sud. Les engagements de commandes à l'export, obtenus avec un produit toujours en cours de développement, représentent environ 20% du potentiel actuel, soit 600 avions sur un total estimé à 3056 appareils.

Mais alors que toute la stratégie reposait, afin d'en réduire les coûts, sur le développement d'un produit commun à au moins 80% pour les trois clients US, la réalité fut tout autre car seulement 20% a été atteint. Adieu les économies dues au « facteur d'échelle ».

Combiner les cahiers des charges de trois clients, aux missions par définition différentes, est une tâche impossible. Finalement, trois produits différents ont dû être développés, à savoir :

le F35A pour l'Air Force,

le F35C pour l'US Navy (qui est une version embarquée)

le F35B pour les Marines et la Royale Navy (avion à décollage court et atterrissage vertical : STOVL)

Parti pour être le « couteau Suisse » de la défense des US, le programme JSF35 a été dirigé par trois clients aux aspirations et besoins différents. Chacun défendait bec et ongles la spécificité de ses missions auprès d'un management de programme qui n'a pas su se comporter en véritable arbitre. Le programme est rapidement devenu le « canard sans tête » dont le coût pharaonique est bien le scandale de ce siècle.

Hormis son prix, le Joint Strike Fighter JSF35 Lightning II n'est pas exempt de défauts.

Lors du Salon du Bourget en juin dernier, pour sa première démonstration en Europe, les observateurs ont vu un avion dont les évolutions aériennes, comparativement aux autres, trahissaient une machine bien moins manœuvrable, voire « pataude ». Un monomoteur dont la signature acoustique n'était à l'évidence pas qualifiable de « basse observabilité ».

Mais s'il n'y avait que ça... C'était sans compter sur les défauts mis en évidence au cours des évaluations effectuées par différents pays : la faible autonomie due à la capacité réduite de carburant interne, l'inquiétant et handicapant « buffeting » en virage sous fort facteur de charge ou encore la faible accélération de Mach 0,8 à Mach 1,2... Ces problèmes ne se régleront pas de sitôt car ce sont là des problèmes de conception.

Ces performances, nettement inférieures aux avions de la génération précédente, s'expliquent en grande partie par la priorité que ses concepteurs ont mis sur la « basse observabilité » - ou furtivité. C'est le résultat des compromis techniques faits lorsqu'il faut satisfaire trois clients aux besoins différents.

Si pour allonger sa distance franchissable ou installer des missiles de combat il faut utiliser les points d'emport externes, qu'en sera-t-il de la furtivité ?

Rappelons qu'un F117, avion éminemment furtif, a été abattu par les serbes qui l'ont détecté grâce à l'ouverture de sa soute à bombes. Que sera la furtivité lorsque les derniers avions sortiront de chaîne comme il est prévu aujourd'hui en 2044 ?



Le très furtif F117

La vraie question qu'il faut donc se poser : La furtivité d'un avion de combat se suffit-elle au point d'accepter un appareil aux performances nettement inférieures à celles des autres ? Et combien de temps cette furtivité va-t-elle durer ?

En revanche, les nombreuses critiques à savoir : les bugs de logiciels, la mauvaise fusion des données des différents capteurs, la fiabilité du moteur victime de surchauffe, du

système d'oxygène, du siège éjectable, du visuel de casque du pilote, des risques d'incendie... sont des problèmes de mise au point qui se régleront après des mois et des mois additionnels de retards et quelques milliards de dollars supplémentaires. Mais ils se régleront.

Pendant ce temps là, la société Lockheed-Martin pourra publier d'excellents résultats comme ceux de l'année 2017 avec un C/A en hausse de 13% du fait de la montée en cadence de la production. (2016 : 46 livraisons et 66 en 2017) Cela va se poursuivre rapidement puisqu'en 2023, la cadence de livraison sera plus que doublée avec 160 avions par an. Le chiffre d'affaire prévu d'ici à 2027 est estimé à un colossal nombre de Mille Milliards de dollars. (journal les Echos du 30/01/2018)

Toutes les difficultés de management, les problèmes techniques et l'important retard pris dans le développement, ont fait que les prix ont littéralement explosé. Que ce soit pour l'acquisition des avions ou pour leur maintenance. En février 2010 le général David R.Heinz, responsable de ce programme, avait été purement et simplement limogé pour n'avoir pas su en assurer le contrôle. Un management de programme qualifié de « Mou », des tergiversations sans fin et de trop nombreux compromis techniques ont fait que le programme a pris près de dix ans de retard.

Ces dix années ont coûté très cher aux pays clients. Aussi bien aux US, que pour les autres pays qui ont du investir lourdement pour prolonger la vie de leurs flottes respectives d'avions et d'armes dont l'obsolescence était programmée en fonction de l'arrivée en service prévue du F35 en 2010 puis reportée en 2012... et maintenant en 2019. Ces coûts, bien sûr, ne sont pas mis sur le compte du F35.

Devant son prix exorbitant, le Canada, qui avait au départ participé au financement de cet avion, a déclaré qu'il quittait le marché prévu de gré à gré avec Lockheed-Martin et lançait un appel d'offre international pour remplacer ses CF18 Hornet.

Le parlement britannique, le 19 décembre dernier, lassé de n'avoir que des réponses imprécises de la part du ministère de la défense, a exigé dans un document rendu publique de mettre fin au manque de transparence tant technique que financier qui entoure ce programme qualifié par l'ancien ministre de la défense britannique d' « éléphant blanc ». La Grande Bretagne, qui s'est engagée sur 48 F35B pour ses deux porte-avions à venir et qui devait commander un total de 138 F35, a revu à la baisse les quantités autour de 70. Il

en va de même pour l'Italie qui devrait passer de 131 (dont 30 F35B) à 90, les pays Bas de 85 à 35, l'Australie de 100 à 70...

Même l'armée de l'air américaine, qui devait recevoir 80 appareils par an, se limitera finalement à 60 exemplaires. Cela allège ainsi son budget de 2 milliards \$. Il en est ainsi pour tous les clients qui, face aux coûts extravagants et inattendus, revoient leurs commandes à la baisse sauf - semble-t-il pour l'instant - la Turquie et Israël.

Ironie du sort, ce programme qui a débuté comme étant un « *cost-killer* » se termine comme le programme de défense le plus onéreux de toute l'histoire ! Les programmes tels que le Rafale ou Typhoon réputés « chers » passent maintenant, en comparaison, pour du « low -cost ».

Avec notre sensibilité Européenne nous voyons deux dangers dans ce programme.

Le premier est que cinq pays Européens ont investi des fonds importants pour le développement et l'achat du F35. Ces fonds manqueront sans doute lorsque l'Europe décidera, espérons-le, de lancer le futur développement de son propre avion de combat. A ce jour, les seuls pays au budget de défense important qui n'ont pas cédé à ce programme, sont l'Allemagne et la France. Seuls ces deux-là pourraient donc co-financer un tel programme.

Le second danger, peut-être le plus inquiétant, est le risque de la perte de capacité des états européens à faire face à leurs obligations militaires souveraines. Acheter un F35 revient grosso modo à acheter un Mac ; Le système est fermé et vous rentrez dans un univers clos qui ne communique qu'avec lui-même. Des pays comme la Norvège et l'Italie l'ont déjà compris. Les dossiers d'objectifs qu'ils rentraient dans les calculateurs de l'avion étaient instantanément connus et décodés par l'avionneur Lockheed Martin !

De surcroît, afin de renforcer sa « basse observabilité », le F35 a un système de communications spécifique et sécurisé qui rend toute communication avec les autres impossible. Même aux États-Unis, il semble qu'il ne puisse pas communiquer pour l'instant avec le F22 - sauf à passer via un décryptage spécifique via une liaison 16...

Au-delà de l'aspect purement financier, la souveraineté des pays utilisateurs de ce système - hors USA - risque d'être bridée et cela pose de nombreuses questions. Pour conserver leur souveraineté, les pays acheteurs qui ont encore les ressources nécessaires, devraient ne pas rester pieds et poings liés avec ce produit. Ainsi, ils devraient dès maintenant limiter leurs engagements avec le F35 aux missions de type OTAN et à asseoir leurs propres missions de souveraineté sur un autre type d'appareil.

Espérons que l'Europe, dont de nombreux pays se sont fait « engluer » dans ce programme, saura en tirer les leçons lorsque viendra le temps où sera lancé le développement de l'avion de combat Européen de cinquième génération.

Nous engageons les pays qui n'ont pas encore basculé vers ce programme à bien relire le communiqué d'Ellen Lord, adjointe du secrétaire d'État à la Défense et responsable du tout nouveau département « acquisition et maintien en condition opérationnelle », lorsqu'elle a déclaré le 31 janvier dernier :« Pentagon can't afford the Sustainment cost on F-35s ».

Henri de Waubert de Genlis