

Mémoire en science politique[BR]- Travail écrit : "Le remplacement des F-16 belges : Des acteurs aux enjeux internes et externes"[BR]- Séminaire d'accompagnement à l'écriture

Auteur : Sacre, Gaelian

Promoteur(s) : Dumoulin, Andre

Faculté : Faculté de Droit, de Science Politique et de Criminologie

Diplôme : Master en sciences politiques, orientation générale, à finalité spécialisée en politiques européennes

Année académique : 2020-2021

URI/URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/12807>

Avertissement à l'attention des usagers :

Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.

Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.



LIÈGE université

**Droit, Science Politique
& Criminologie**

Faculté de Droit, de Science Politique et de Criminologie

Département de Science Politique

Le remplacement des F-16 belges : Des acteurs aux enjeux internes et externes

Gaelian Sacre

Mémoire présenté dans le cadre du Master en Science Politique,
orientation générale, à finalité spécialisée en Politiques Européennes

Année académique 2020-2021

Membres du jury :

Pr. Dr. André Dumoulin, comme promoteur

Pr. Dr. Wally Struys et Alain De Neve, comme lecteurs

Remerciements

Même si ces cinq années n'ont pas toujours été simples, j'ai pu bénéficier de l'aide et du soutien de nombreuses personnes, que ça soit de la part du corps professoral de la faculté, ou de la part de mes camarades de classe.

Ce travail me tient à cœur et mon parcours avec celui-ci n'aurait vraiment pas été le même sans eux, je tiens donc à tous vous remercier.

Je tiens particulièrement à remercier mon promoteur, le Professeur André Dumoulin, ainsi que mes lecteurs, le Professeur Wally Struys et Monsieur Alain de Neve d'avoir accepté de m'accompagner et de me diriger lors de cette entreprise, et pour leurs conseils avisés.

Je remercie aussi grandement les personnes qui ont accepté de consacrer du temps à mon travail, ne serait-ce que quelques heures d'entretiens, mais sans qui ce travail n'aurait pas été possible.

*Je tiens également à remercier du fond du cœur tous les membres de ma famille et de mon entourage proche qui m'ont soutenu et aidé, durant toute la partie de recherche et d'écriture de ce mémoire, et comme ils l'ont aussi fait durant toutes mes années à l'université :
Merci donc à Laurence Gomrée, Margault Sacré, Ilona Sacré et Laura Coheur.*

Table des matières

1. Introduction	6
2. Cadre historique : le remplacement des F-16.....	8
2.1. Fin de vie des F-16 ?	8
2.1.1. Histoire brève de l'achat des F-16.....	8
2.1.2. Pourquoi remplacer les F-16 ?.....	9
2.2. La recherche d'un successeur	13
2.3. Principes de l'appel d'offre	13
2.3.1. La Phase de préparation et le « <i>Request for information</i> ».....	14
2.3.2. La Phase de programmation et les différentes péripéties	16
2.3.2.1. Le domaine capacitaire.....	17
2.3.2.2. Le départ du F-18	17
2.3.2.3. Le départ du Gripen.....	19
2.3.2.4. La proposition du Rafale	21
2.3.2.5. Le prolongement de la durée de vie des F-16	23
3. Méthodologie et présentation du terrain.....	25
4. Analyse	28
4.1. Les aspects stratégiques et géopolitiques	28
4.1.1. Une alliance forte avec les États-Unis.....	29
4.1.1.1. Qui prône ça et pourquoi ?	29
4.1.1.2. Une emprise des États-Unis sur l'OTAN ?	30
4.1.2. Une Union Européenne de la Défense.....	32
4.1.2.1. Qui prône ça et pourquoi ?	32
4.1.3. A-t-on besoin d'un tel achat ?	33
4.1.4. Conclusions	35
4.2. Les aspects techniques et technologiques.....	35
4.2.1. Les capacités de combat du F-35.....	36
4.2.2. Les nombreux problèmes techniques	38
4.2.2.1. Un programme « <i>too big to fail</i> »?	41
4.2.3. L'emprise des USA ?.....	42
4.2.4. Le transport d'armes nucléaires.....	43
4.2.5. Conclusions	46
4.3. Les aspects économiques et industriels	47
4.3.1. Le budget	47
4.3.2. Les retombées économiques.....	50
4.3.3. Conclusions	52
5. La transparence dans le dossier de remplacement des F-16.....	53
5.1. Le manque de transparence	53
5.2. Un jeu politique ?	57
5.3. Conclusions	60
6. Conclusion générale	62
7. Références bibliographiques	65
8. Annexes	72

1. Introduction

L'achat d'un équipement militaire est toujours matière à débat. Le prix, l'utilisation ainsi que l'aspect technique sont tout autant de points qu'il faut aborder lors de ce type d'achat, en particulier en démocratie. Le cas abordé lors de ce mémoire n'y fait pas exception, et peut même se targuer de susciter une attention particulière de la part des différents acteurs impliqués. En effet, le remplacement de la flotte des F-16 belges a été et reste un sujet brûlant qui aura fait couler beaucoup d'encre sur différents points : tout d'abord, la décision même de remplacer les F-16 par le ministre de la Défense a été longuement contestée, certains argumentant le fait qu'il était possible de prolonger la durée de vie des appareils actuels. Ensuite vient la question du procédé utilisé pour effectuer ce remplacement, le « *Request for Government Proposal* » ou « Appel d'Offre de Gouvernement à Gouvernement », critiqué par de nombreux membres de la Commission Défense au Parlement notamment en le qualifiant de système « biaisé » et favorisant à l'avance un choix particulier.

Une chose est sûre et certaine, le dossier a été largement agrémenté de péripéties en tout genre, et la Presse y a aussi mis du cœur. Des centaines d'articles ont repris les différents rebondissements de l'affaire comme s'il s'agissait d'une série télévisée, qualifiant même celui-ci de « *F-16 gate* »¹. Une hypermédiatisation, des sommes astronomiques en jeu et de nombreux acteurs impliqués en font un enjeu de taille budgétairement, technologiquement et idéologiquement.

L'objectif de ce travail sera donc principalement de se concentrer sur le point de vue des acteurs et leurs enjeux dans ce dossier au travers différents entretiens afin de répondre à la question de recherche suivante : **Que fut le processus de décision autour du remplacement des F-16 belges, et quels furent les enjeux des différents intervenants ?**

La première partie de ce mémoire comprend une partie historique dont le but sera de remettre les événements dans leur contexte, en précisant toutes les étapes du processus. Nous aborderons l'achat des F-16, puis expliquerons les raisons ayant amené à la décision de leur

¹ Le Soir, « F-16 gate » : le ministre de la Défense annonce la réintégration de quatre hauts gradés de l'armée de l'air », Belga, le 14 avril 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://plus.lesoir.be/151023/article/2018-04-13/f-16-gate-le-ministre-de-la-defense-annonce-la-reintegration-de-quatre-hauts> (consulté le 4 mars 2021)

remplacement. Ensuite sera discuté le sujet de la recherche de leur successeur avant de présenter le processus et la compétition. Ce processus comprend les différentes phases d'évaluation et de sélection du remplaçant par ordre chronologique.

La partie suivante présentera la méthodologie ainsi que les différents entretiens effectués.

Ensuite, pour répondre à la question de recherche, seront analysées les différentes visions qu'ont eues les acteurs et plus importamment les arguments qui ont ou qui auraient dû primer dans la sélection des nouveaux avions de chasse. Cette partie sera divisée en trois : une partie sur les arguments concernant les enjeux stratégiques, une deuxième partie concernant les enjeux technologiques et, troisièmement, une partie concernant les questions du budget et des retombées économiques.

De plus, afin d'amener une discussion sur un sujet qui a eu une importance particulière dans le dossier, une dernière partie de l'analyse sera consacrée à la question de la transparence, et comment les acteurs ont ressenti cet aspect du dossier.

2. Cadre historique : le remplacement des F-16

2.1. Fin de vie des F-16 ?

2.1.1. Histoire brève de l'achat des F-16

Il y a plus de 45 ans, le 9 juin 1975, le Gouvernement Belge (Tindemans II) signe une Déclaration d'Engagement ou « *Memorandum of Understanding* »², avec quatre autres pays membres de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN). Ce document marque l'achat par la Belgique du remplaçant de leurs Lockheed F-104G Starfighter, les célèbres F-16 « *Fighting Falcons* » de General Dynamics (aujourd'hui Lockheed Martin). Baptisé par la Presse de l'époque le « Marché du siècle »³, cet achat fut aussi sujet à une compétition impliquant des concurrents Européens et Américains. Cet achat signé pour 116 avions F-16 sera suivi quelques années plus tard d'un second achat de 44 F-16 de plus, en 1984 dans le cadre d'un « *Follow On Buy* », pour une flotte d'un total de 160 avions.

Le F-16 est un des avions de combat les plus utilisés au monde, il a opéré au service de plus de 20 pays différents et a été livré à plus de 4500 exemplaires. Malgré son âge, il a une utilisation encore très poussée aujourd'hui⁴. Dès le départ, la durée de vie des F-16 est estimée devoir se terminer au début du 21^{ème} siècle, mais en coopération avec les pays signataires du *Memorandum of Understanding*, les F-16 vont connaître plusieurs modernisations appelées « *midlife updates* » (MLU). Ces modernisations constantes ont permis aux F-16 d'être utilisés et de rester utilisables encore aujourd'hui par l'armée belge. Ils ont été régulièrement employés lors d'opérations intérieures de défense territoriale, mais aussi extérieures. En effet, en plus de protéger l'espace aérien belge, ils ont été déployés lors

² Memorandum of Understanding between the government of the United States and the governments of Belgium, Denmark, the Netherlands and Norway relating to the procurement and the production of the F-16 aircraft, signé le 9 juin 1975 par le ministre de la Défense Paul Vanden Boeynants

³ Avions Légendaires, « Contrat d'achat des F-16 par la Belgique, le marché du siècle ! », le 2 mars 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://www.avionslegendaires.net/2018/03/actu/contrat-dachat-des-f-16-par-la-belgique-le-marche-du-siecle/> (consulté le 10 mars 2020)

⁴ Flight International, World Air Forces 2020 (Document reprenant les différentes flottes aériennes dans le monde)

de nombreuses opérations, notamment dans les Balkans, en Lybie et en Irak. Leur utilisation intensive peut-être liée au fait que leur engagement au combat représente un moins grand risque que celui de forces terrestres⁵. Quoi qu'il en soit, les F-16 ont énormément servi l'armée de l'air, et la Défense en général, et représentent aujourd'hui un symbole particulier pour la Belgique.

Aujourd'hui, il reste 54 chasseurs-bombardiers dans la flotte belge, mais ils arrivent tout de même en fin de vie et devront bientôt être mis hors service et finalement remplacés. En effet, malgré les MLU, leur cellule va bientôt atteindre leur fin de vie mécanique, et ils seront progressivement remplacés dans la période 2024-2028. L'extension de leur durée de vie a constitué un débat virulent au sein du Parlement et dans les médias, mais ce qui était, il y a quelques années, une option pour certains, a totalement été abandonné par la suite pour favoriser le choix de l'achat de leurs remplaçant, les F-35. Ce débat a d'ailleurs suscité de nombreuses interrogations ainsi qu'une division particulière entre les différents grands partis, qui sera discutée plus loin dans ce mémoire. Étrangement, ou peut-être pas, l'achat des F-16 dans les années 1970 a aussi été sujet à un fort clivage entre l'opposition et la majorité, résultant à de nombreuses prises de positions des partis sur des enjeux pouvant être liés aux enjeux actuels, comme la relation à l'OTAN ou des questions économiques⁶.

Pour compléter cette présentation, il convient de mentionner que, même si aucune prolongation de la durée de vie des F-16 n'est prévue, la vision stratégique de 2016 prévoit tout de même 66,5 millions d'euros afin de maintenir un bon déploiement des avions de combat actuels⁷. En effet, il est important de les garder en bonne condition et en état de réaliser des missions durant toute la durée de la transition vers les F-35.

2.1.2. Pourquoi remplacer les F-16 ?

L'ancien Chief of Defense (CHOD) a annoncé que le remplacement était une nécessité. Un des points de l'accord de Gouvernement de l'ancienne législature, dite la

⁵ JACQUMIN Denis, « Le remplacement des F-16 belges- Processus et enjeux », *Les rapports du GRIP*, le 6 septembre 2017, n°2017/6, 44 p.

⁶ « Le remplacement des avions de combat de la force aérienne belge », CRISP, Courrier hebdomadaire du CRISP, 1975/24, n° 690, pp. 1-21

⁷ Gouvernement Belge, La vision stratégique pour la Défense, Bruxelles, le 29 juin 2016

suédoise (la coalition gouvernementale entre la N-VA, le MR, Open VLD et le CDnV), rappelait aussi l'importance de ce remplacement et le fait que "*Une armée moderne est une assurance stratégique et doit disposer d'un matériel moderne*"⁸ ». Mais au vu du coût et des enjeux concernant le remplacement des F-16, beaucoup se posent la question : faut-il réellement le remplacer ? Que ça soit dans la Presse⁹, au Parlement où chez les membres de la société civile, on se demande s'il ne vaut pas mieux tenter de rallonger leur durée de vie. Le F-16 volant toujours dans de nombreuses flottes aériennes autour du monde, la question est légitime. Certains proposent même de se contenter de laisser les F-16 terminer leur carrière et simplement ne plus avoir d'avions de chasse du tout. Toutefois, plusieurs arguments peuvent être énoncés quant à l'utilité et au besoin de ce remplacement :

1) La fin d'un partenariat ?

Le Multi National Fighter Program (MNFP) est un partenariat entre différents pays européens et membres de l'OTAN qui concerne l'achat, l'utilisation et la modernisation des F-16. Les différentes parties de ce MNFP sont la Belgique, le Danemark, le Portugal, la Norvège, les Pays-Bas et les États-Unis. Ce programme est en partie la raison du succès du programme F-16, et a impliqué pendant des années une coopération solide entre les fabricants et les utilisateurs de l'appareil. Le but du MNFP est de « *promouvoir au maximum la standardisation entre les différentes forces aériennes concernées, que ce soit sur le plan du développement, de la modernisation ou des procédures de mise en œuvre.* »¹⁰. Le MNFP est basé sur un partage des coûts, que l'on peut retrouver dans le programme « *Midlife update* », ainsi que sur une interopérabilité dans le cadre d'opérations multinationales et sur le plan de l'entraînement. En bref, le MNFP a permis à la Belgique de moderniser son avion

⁸ RTBF, « Le gouvernement Michel pour le remplacement des F-16 », Belga News, le 8 octobre 2014, disponible à l'adresse suivante : https://www.rtb.be/info/belgique/detail_le-gouvernement-michel-pour-le-remplacement-des-f-16?id=8373611 (consulté le 7 mars 2021)

⁹ RTBF, « Les F-16 belges encore loin d'avoir atteint leur durée de vie maximale », Belga News, le 7 septembre 2015, disponible à l'adresse suivante : https://www.rtb.be/info/belgique/detail_les-f-16-belges-ont-entre-4184-et-5811-heures-de-vol-sur-un-maximum-de-8000?id=9073303 (consulté le 7 mars 2021)

¹⁰ Ailes Militaires Belges, « F-16 Multinational Fighter Program », 2015, disponible à l'adresse suivante : https://www.ailes-militaires-belges.be/index.php?option=com_content&view=article&id=496&Itemid=1612&lang=fr (consulté le 7 mars 2021)

à moindre coût, ainsi que de bénéficier d'une alliance et d'avantages considérables lors de son utilisation.

Pourtant, il est très probable que cette coopération touche sous peu à sa fin. En effet, les flottes des différents pays membres sont, elles-aussi, en phase de remplacement. Les flottes néerlandaise, norvégienne et danoise¹¹ sont d'ailleurs en pleine transition vers le F-35 de Lockheed Martin. Cette transition vers de nouveaux avions met à mal la coalition et peut, sur le long terme, mettre simplement fin à celle-ci, faute d'un réel besoin pour chaque pays. Sans cette alliance, la Belgique, si elle prolongeait les F-16, devrait payer le prix plein pour les modernisations nécessaires, et perdrait les nombreux avantages connexes. La Belgique seule étant incapable de faire évoluer son avion, il semble intéressant pour elle de former un nouveau partenariat, avec un nouvel avion.

2) Les 8000 heures de vol

Les F-16, malgré des nombreuses améliorations grâce aux MLU, ont tout de même une certaine limite d'utilisation. Ils ne devraient pouvoir être utilisés que jusqu'à environ 8000 heures de vol. Cela a été confirmé par l'ancien ministre de la Défense, monsieur Vandeput, et récurrentement été donné comme raison du remplacement lors des réponses aux parlementaires de la Commission Défense.

3) Garder une défense opérationnelle et ne pas jouer au « *free rider* »

Un autre aspect à considérer lorsque l'on pense à la modernisation de la flotte aérienne belge est certainement le rapport des forces belges à la politique étrangère. En effet, la Belgique étant un petit pays, il est compliqué pour son armée de gérer seule des missions d'envergure internationale, et elle doit donc s'appuyer sur des alliances comme l'OTAN ou l'Union Européenne (UE)¹². Donc, plus que la question de la défense du pays, la Belgique se doit aussi de respecter les engagements pris dans la cadre de ces organisations. Cela veut dire que la Belgique doit faire en sorte de garder une opérabilité efficace et des forces armées

¹¹ Les Echos, « Avions de chasse : l'envol du F-35 », Aéronautique-Défense, le 31 décembre 2019, disponible à l'adresse suivante : <https://www.lesechos.fr/industrie-services/air-defense/avions-de-chasse-lenvol-du-f-35-1159720> (consulté le 17 mars 2021)

¹² La Défense, « Nos missions », disponible à l'adresse suivante : <https://www.mil.be/fr/nos-missions> (consulté le 17 mars 2021)

capables d'assumer leurs responsabilités lors de missions multinationales éventuelles. Ce qui implique plusieurs choses : l'importance de garder des avions permettant d'effectuer des opérations en coopération avec d'autres pays, tout en gardant une notion de partage des risques équitable que l'on peut nommer le critère de solidarité¹³, ainsi que l'importance pour ces avions d'être assez modernes afin de ne pas « ralentir » la coalition, un critère d'efficacité. Sans ces deux choses, la Belgique pourrait être qualifiée de « *free rider* », ou passager clandestin, qui veut dire qu'elle profiterait des avantages de sécurité liés à l'appartenance à ces alliances, sans en subir les risques.

Sans cette prise de responsabilité, la relation avec les pays partenaires pourrait se dégrader, et il n'est alors pas garanti que la Belgique puisse prendre part aux prises de décisions, et il est possible que lorsque la Belgique demande à son tour de l'aide lors d'une mission, celle-ci lui soit refusée. Il faut donc noter que le manque d'une force armée crédible et engageable pourrait décrédibiliser la Belgique sur le plan international et dans sa politique extérieure. La situation du pays ne laisse pas penser qu'il puisse se passer d'une armée, ou de l'intégration à l'OTAN et la PSDC. Les recommandations de mise à jour de la vision stratégique par l'Institut Royal Supérieur de Défense détermine trois points sur lesquels reposent la crédibilité de forces armées, qui sont le budget, le personnel, et le matériel¹⁴. Le fait de posséder des avions adaptés et capables d'agir lors de missions, en synergie avec nos partenaires, est donc primordial pour sauvegarder nos intérêts stratégiques. Pieter De Crem (CD&V), le ministre de la Défense sous la législature précédente, s'est souvent exprimé en utilisant notamment l'argument selon lequel, sans avions de combat, la Belgique deviendrait « *irrelevant* » (soit dénuée « d'importance » ou de « pertinence ») dans le champ de la sécurité et de la défense.¹⁵

¹³ DUMOULIN André, HENROTIN Joseph, STRUYS Wally, « Le remplacement des F-16 belges : une analyse exploratoire », Revue militaire Suisse, Réseau Multidisciplinaire d'études stratégiques, 15 août 2015, 62 p.

¹⁴ Institut Royal Supérieur de Défense, "Mise à jour de la vision stratégique 2030: Recommandations", Louvain, juin 2021

¹⁵ BIAUMET Gilles, WASINSKI Christophe, « Remplacement des F-16 : la construction d'un besoin en matière d'armement », Note d'analyse Stratégique, le 20 avril 2015, 16 p.

2.2. La recherche d'un successeur

Ce que recherche la Défense belge : la vision stratégique belge

Avant de se poser la question d'un achat militaire important tel que celui du successeur de nos F-16, il faut d'abord évaluer les priorités stratégiques, les besoins, et la vision à long terme de la Défense en tant que telle. Dans cette optique, en 2016, le Gouvernement a sorti un document appelé « La Vision Stratégique de la Défense », articulé autour des plusieurs grands principes, au nombre de 9, et présentant un budget de la Défense jusqu'en 2030.

Le premier principe reprend les missions clés de la Défense belge telles que la défense collective, la sécurité collective et la protection des ressortissants belges. Le deuxième entérine l'ancrage multilatéral de la Belgique, pour une sécurité solidaire. Le troisième principe se concentre sur l'équilibre, que ça soit l'équilibre des capacités pour une bonne réalisation des missions, ou un équilibre entre les 4 dimensions capacitaire avec un focus particulier sur le « *risk-sharing* ». Comme autres principes on peut trouver : une rationalisation de la Défense, une répartition géographique logique, la recherche d'une coopération poussée avec des partenaires nationaux et internationaux et une emphase sur une défense plus européenne. Plusieurs principes tiennent compte de la question des investissements en matériel majeur, et les retours de ces investissements vers la société. Enfin, le dernier principe prône une gestion du personnel plus flexible qui permettrait de « rajeunir » la Défense¹⁶.

2.3. Principes de l'appel d'offre

➔ Le fonctionnement : Une simple compétition ?

L'appel d'offre est une manière particulière de contracter un marché public, il permet au pouvoir adjudicateur, donc le commanditaire (ici le Gouvernement), de choisir l'entreprise ou l'institution la plus adaptée pour réaliser des travaux ou fournir des biens ou

¹⁶ Gouvernement Belge, La vision stratégique pour la Défense, Bruxelles, le 29 juin 2016

services. Le principe est de mettre en place une compétition entre différents candidats et déterminer le plus apte d'entre eux. C'est une pratique régulièrement utilisée lors des processus d'achat d'un montant important.

La particularité de cet appel d'offre est que, contrairement à la plupart des autres appels d'offre, le Gouvernement met en compétition non pas les constructeurs, les fabricants des avions, mais bien les différents gouvernements représentant ces avions. Les gouvernements en question ont été représentés par cinq Agences d'Etat, qui ont géré toute la procédure en relation avec la Direction Générale « Material Ressources » (DGMR) de la Belgique. Ces agences sont le Joint Program Office, (JPO) pour le F-35 Lightning II de Lockheed Martin, le Navy Integrated Program Office (NIPO) pour le F/A-18E/F Super Hornet de Boeing, la Direction Générale de l'Armement (DGA) du ministère français de la Défense pour le Rafale du consortium *Rafale International* regroupant l'avionneur français Dassault Aviation et ses partenaires Safran et Thales, la Swedish Defence and Security Export Agency (FXM) pour le JAS-39 Gripen E/NG de SAAB et le ministère britannique de la Défense (MoD) pour le Typhoon d'Eurofighter du consortium « *Eurofighter* », réunissant aussi l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie¹⁷.

Pour ce dossier, le Gouvernement a décidé de créer un processus qui s'est déroulé en trois phases distinctes : la phase de préparation, la phase de programmation et la phase d'acquisition. Comme précisé dans l'introduction, beaucoup d'événements et de péripéties ont agrémenté ce processus, et en voici un historique concis¹⁸.

2.3.1. La Phase de préparation et le « *Request for information* »

En juin 2014, une demande d'information (ou « *request for information* ») a été envoyée aux 5 agences étatiques par l'Etat-Major de la Défense. Le but de cette demande, aussi appelée « *Air Combat Capability Successor Program Preparation Survey* », est de rassembler un maximum d'informations sur les potentiels compétiteurs de l'époque, que ça

¹⁷ Air et Cosmos, « Remplacement des F-16 : Boeing renonce », Défense, 2017, disponible à l'adresse suivante : <https://www.air-cosmos.com/article/remplacement-des-f-16-boeing-renonce-5015> (consulté le 22 mars 2021)

¹⁸ Annexe 1

soit au niveau des capacités des avions ou au niveau budgétaire¹⁹. Ce *Preparation Survey* avait donc pour objectif de poser les questions qui allaient ensuite permettre de rédiger le cahier des charges appelé « *Request for Governmental Proposal* », ou RFGP. Le RFI en tant que tel n'était simplement qu'une prospection pour des informations et ne liait encore nullement les différentes parties. En décembre 2014, le Gouvernement belge avait reçu les différentes réponses²⁰, dans lesquelles devaient se trouver des informations telles que :

- les séries de production, de maintenance et de réparation escomptées afin d'en déterminer les économies d'échelle éventuelles,
- l'organisation de la chaîne d'approvisionnement,
- la formation et l'entraînement des pilotes et du personnel technique,
- l'organisation du soutien opérationnel,
- le soutien logistique intégré afin d'optimiser le coût du cycle de vie,
- le potentiel de croissance technologique et technique de l'avion proposé, son obsolescence technique et opérationnelle et la gestion du cycle de vie du moteur,
- l'organisation et l'implémentation de la Base Technologique et Industrielle de la Défense (BTID), ainsi que les partenariats éventuels dans une dimension européenne.

Durant cette phase, de nombreux experts et chercheurs ont été mobilisés afin de discuter et de parvenir à des conclusions sur le futur de la Défense en Belgique²¹. Fin 2015, le Comité Ministériel restreint s'accorde sur les points importants de la « Vision Stratégique pour la Défense », et prévoit des investissements majeurs dans ce domaine, en particulier 34 nouveaux avions de combat. En juillet 2016, l'ex- ministre de la Défense, Steven Vandeput (N-VA) propose la version finale de cette vision stratégique, qui confirme la volonté de remplacer les F-16 pour un montant de 3,59 milliards d'euros, et un total d'environ 15

¹⁹ JACQUIN Denis, « Le remplacement des F-16 belges- Processus et enjeux », Les rapports du GRIP, le 6 septembre 2017, n°2017/6, 44 p.

²⁰ PIRLOT Sébastien, VAN MECHELEN Dirk, « Échange de vues sur la demande préparatoire d'informations envoyée par la Défense belge à des agences étatiques étrangères dans le cadre du dossier du remplacement des avions F-16 », Rapport, Commission de la Défense, Chambre des Représentants, p. 6.

²¹ DUMOULIN André, HENROTIN Joseph, STRUYS Wally, « Le remplacement des F-16 belges : une analyse exploratoire », Revue militaire Suisse, Réseau Multidisciplinaire d'études stratégiques, 15 août 2015, 62 p.

milliards d'euros pour la totalité de l'investissement, comprenant les coûts jusqu'à la fin de vie prévue des avions remplaçants.

2.3.2. La Phase de programmation et les différentes péripéties

À la suite de l'analyse des réponses à ce *Request For Information*, et les avis recueillis par les experts et les chercheurs, le *Request For Governmental Proposal* vit le jour. Ce document représentait le cahier des charges du remplacement et constituait un ensemble de demandes auxquels les compétiteurs devraient pouvoir répondre, et constituait la « formalisation » du dossier, qui n'était avant cela pas encore contraignant. Pour communiquer avec la Belgique, le Gouvernement a créé un bureau ACCaP (Air Combat Capability Program Office) à l'intérieur de la Défense. Ce bureau représentait pour les différentes agences gouvernementales le point de contact principal pour toutes les matières en lien avec le remplacement. Les agences devaient donc d'abord communiquer avec l'ACCaP avant d'avoir la possibilité de communiquer avec d'autres membres du Gouvernement. Ce bureau était constitué de d'experts dans le domaine, et dirigé par le Colonel Harold Van Pee. Pour la première fois au monde, l'appel d'offre a été, dans un souci de transparence et de clarté, rendu public. Comme on le verra plus tard, cela n'a pas totalement eu l'effet escompté.

Dans ce RFGP, il y a l'explication de la procédure et des dates importantes pour le processus de sélection, mais aussi les différentes exigences requises pour répondre à l'appel d'offre. On y retrouve surtout les besoins des forces armées belges, notamment « ... *une capacité aérienne de combat qui peut être déployée rapidement et capable de mener à bien des opérations dans un environnement hostile complexe, le tout avec un niveau de risque acceptable.* ²² ». Il est aussi précisé que la composante aérienne aimerait avoir constamment deux avions disponibles pour réagir directement en cas d'alerte, (« *Quick Reaction Alert* ») et 6 avions en déploiement à l'étranger.

Ce qu'il faut retenir du RFGP c'est qu'il contient les différents critères d'évaluation de ce remplacement et leurs pondérations. Les critères sont séparés en 3 domaines distincts :

²² Ministère de la Défense Belge, "Air Combat Capability Program: Request for Government Proposal", Bruxelles, le 22 mars 2017

le domaine capacitaire, le domaine financier et le domaine des Intérêts Essentiels de Sécurité²³.

Tableau 1. Les critères du RFPG

Domaine capacitaire		Domaine financier		Domaine des IES	
Partenariat et coopération militaire	16%	Coût total de possession	33%	IES mettant en œuvre les (KETA)	10%
Efficacité en mission	21%				
Appui opérationnel et technique	6%				
Employabilité et déployabilité	6%				
Potentiel d'évolution et de croissance	8%				
Capacité totale	57%				

2.3.2.1. Le domaine capacitaire

Un des points essentiels qui rend l'appel d'offre spécial est le fait que c'est un marché « *gov to gov* », de gouvernement à gouvernement. Contrairement à un appel d'offre avec des fabricants, celui-ci prévoit que l'accord final soit plus que la vente d'avions, mais un réel partenariat et une vraie coopération entre les deux pays contractants. Cela implique évidemment des contraintes pour les candidats, mais permet à la Belgique d'avoir une alliance forte permettant un suivi tout au long de l'utilisation des futurs avions de chasse. On peut remarquer que, vu les pondérations, il y a une emphase claire sur ce domaine, que ça soit pour une coopération forte et pour l'efficacité globale des avions.

2.3.2.2. Le départ du F-18

Créant la surprise générale, le NIPO, représentant Boeing, le constructeur aéronautique de Défense responsable de la fabrication du F-18 Super Hornet, annonce son retrait de l'appel d'offre le 19 avril 2017. En annonçant son retrait, le candidat fit une

²³ Voir annexe 8 : les IES et les KETA

annonce qui a fait beaucoup de bruit « *Nous regrettons qu'après avoir examiné la demande, nous ne voyons pas l'opportunité de concourir avec des règles du jeu véritablement équitables avec le Super Hornet F/A-18.* », ou qu'ils sentaient que « *the government didn't provide a level playing field* » en anglais. Ils se sentaient donc désavantagés par rapport à d'autres candidats, et ont décidé de sortir de l'appel d'offre, n'y voyant pas d'intérêt. Cette phrase a été reprise de nombreuses fois dans la Presse et pose question, car elle peut être interprétée de plusieurs façons.

La première interprétation, et celle qui a le plus été véhiculée, que ça soit par la Presse²⁴, ou au Parlement, est que la raison de cette annonce est que l'appel d'offre a un caractère « biaisé ». Cela impliquerait que depuis le début de cette procédure, il y a un participant favori qui aurait été destiné à remporter l'appel d'offre, le F-35 de Lockheed Martin. Le Gouvernement et la Défense belge auraient déjà prédéfini leur choix, et la compétition ne serait qu'une formalité. Cette interprétation est d'ailleurs revenue tout au long du dossier, et ce « biais » a été longuement dénoncé par les partis de l'opposition lors des nombreuses commissions de la Défense portant sur le sujet.

L'autre interprétation possible serait que le responsable de ce biais ne soit pas le Gouvernement belge, mais le Gouvernement américain lui-même. Etant donné que les candidats étaient les agences étatiques, et pas les constructeurs, le Gouvernement américain devait donc supporter deux avions, F-18 et F-35. Cela posait effectivement souci car cela amenait une compétition intra-américaine, ce qui mettait les États-Unis dans une position compliquée à gérer car, du point de vue des lobbys des deux avionneurs, ils ne pouvaient pas se permettre d'émettre une préférence pour un avion ou l'autre sans risquer de vexer le deuxième. Pour éviter que cette position soit maintenue durant toute la durée du processus, Washington aurait décidé qu'ils ne pouvaient pas continuer avec les deux avions, et donc a fait le choix de garder le F-35 en lice²⁵. La possibilité d'un accord entre Boeing et Lockheed Martin est évidemment probable et ne doit pas non plus être écartée. Boeing a d'ailleurs dit

²⁴ Le Monde, « Armement : Boeing renonce au marché des chasseurs bombardiers belges », Economie, le 5 mai 2017, disponible à l'adresse suivante : https://www.lemonde.fr/economie/article/2017/05/05/armement-boeing-renonce-au-marche-des-chasseurs-bombardiers-belges_5122683_3234.html (consulté le 22 mars 2021)

²⁵ Annexe 1

que cette décision lui permettrait « *de concentrer ses efforts et ses moyens sur le soutien de [ses] clients de par le monde, d'obtenir de nouvelles commandes et d'investir dans la technologie et les systèmes requis pour faire face aux menaces d'aujourd'hui et de demain.* »²⁶ Ce qui implique peut-être qu'il y ait eu la concession d'un autre marché pour le F-18 afin de laisser le champ libre au F-35 pour le marché belge.

Une autre raison probable de cet abandon est aussi la possibilité que, en ayant vu et compris les demandes formulées par la Belgique dans le RFGP, Boeing ne pensait pas que son avion et ce qu'il proposait soit capable de surpasser les autres candidats. Cela aurait pu être une raison légitime, car perdre une compétition peut impliquer une perte de crédibilité face à d'autres constructeurs, et amoindrir ses chances lors d'une future compétition. Il faut tout de même noter que Boeing a qualifié son appareil « *d'extrêmement capable pour son rapport coût/efficacité* »²⁷, ce qui prouve en quelque sorte qu'ils ont confiance en cet avion. Mais après une conversation avec le ministre de la Défense, monsieur Vandeput, ce dernier affirma que Boeing estimait que ses chances de gagner la compétition étaient minimes, expliquant son retrait.

2.3.2.3. Le départ du Gripen

Très peu de temps après, le 10 juillet 2017, ce fut au tour de la FXM, agence étatique suédoise qui proposait le JAS-39 E Gripen de Saab, de retirer sa candidature. La décision de renoncer à ce marché était accompagnée d'une déclaration disant que ce que le Gouvernement belge désirait comme partenariat était impossible : « *dans son RFGP, la Belgique demande un soutien opérationnel étendu de la part de l'État fournisseur. Ceci demanderait un mandat politique suédois dans le domaine de la politique étrangère qui*

²⁶ Opex 360, « Boeing aurait l'intention de se retirer de l'appel d'offres lancé par la Belgique pour remplacer ses F-16 », Forces Aériennes/Industrie, le 19 avril 2017, disponible à l'adresse suivante : <http://www.opex360.com/2017/04/19/boeing-aurait-l'intention-de-se-retire-r-de-lappel-doffres-lance-par-la-belgique-pour-remplacer-ses-f-16/> (consulté le 22 mars 2021)

²⁷ Air et Cosmos, « Remplacement des F-16 : Boeing renonce », Défense, 2017, disponible à l'adresse suivante : <https://www.air-cosmos.com/article/remplacement-des-f-16-boeing-renonce-5015> (consulté le 22 mars 2021)

n'existe pas actuellement »²⁸. Une fois de plus, un candidat se retira de la compétition, ce qui alimenta encore les rumeurs affirmant que l'appel d'offre était biaisé.

Pour ce retrait aussi on peut trouver plusieurs causes possibles. La déclaration met en exergue le fait que, le Gouvernement suédois étant neutre, il ne pourrait pas subvenir aux besoins de la Belgique qui souhaiterait un soutien continu, et ce y-compris lors de déploiement opérationnel. D'après le Colonel Van Pee, directeur de l'ACCaP, le fait que le RFGP soit transparent et que les critères mentionnés dedans soient clairs a fait que les différents candidats connaissaient leurs chances d'emporter la compétition. En effet, dans un marché concurrentiel, les candidats se doivent de savoir ce que vaut la compétition, et de pouvoir évaluer eux-mêmes leurs chances de victoire. Les Suédois seraient donc arrivés à la conclusion qu'ils ne pourraient pas emporter le marché. En particulier à cause du critère « Support opérationnel ». Toujours d'après monsieur Van Pee, nous recherchions surtout, avec cet appel d'offre, un accord similaire à celui des F-16. En plus d'un avion, nous avons besoin d'un système d'arme avec tous les « *user manuals* », les doctrines, concepts et personnels qui vont avec. Les Suédois, eux, ne désiraient pas aller plus loin que la vente de l'avion.

Ce n'est d'ailleurs pas la seule question politique. Une autre raison probable du retrait du Gripen peut se trouver dans la question du nucléaire. Depuis le début du dossier, le nucléaire a été le centre de nombreux débats, pour cause, beaucoup de personnes, notamment au Parlement, se demandaient si la possibilité de transporter des bombes nucléaires faisait partie des critères de sélection de l'avion. Dans le RFGP, cette question n'est pas abordée telle quelle et ne constitue pas un critère formel, car la seule mention du nucléaire est dans le chapitre du « Potentiel d'évolution et de croissance ». Mais pourquoi cette question pose-t-elle souci ? La réponse est simple, c'est que si l'export de bombes nucléaires est un critère formel du choix du prochain avion, certains avions sont *de facto* éliminés de la compétition. En effet, au-delà d'une question technique, car le Gripen peut techniquement transporter ce genre de bombes, il s'agit d'une question politique : la Suède ayant signé et ratifié le « Traité de non-prolifération nucléaire », elle ne peut ni l'utiliser, ni vendre des avions permettant de

²⁸ FMV, « Sweden declines belgian RFI for new fighter jet », le 11 juillet 2017, disponible à l'adresse suivante : <https://www.blogbeforeflight.net/2017/07/sweden-declines-belgian-rfi-for-new-fighter-jet.html> (consulté le 25 mars 2021)

l'utiliser. Ce traité, signé en 1968, vise à réduire le risque de prolifération des armes nucléaires à travers le monde. Il est donc plausible que les Suédois se soient rétractés au vu de la possibilité que les Belges veuillent garder une capacité de transport d'armes nucléaires. Tout cela reste évidemment sujet à interprétation.

2.3.2.4. La proposition du Rafale

Le 7 septembre 2017, alors que les offres des trois concurrents encore dans la compétition auraient dû être reçues par le Gouvernement belge, et une fois de plus à la grande surprise de chacun, seulement deux offres répondant au RFPG sont envoyées. Cette fois-ci, on assiste non pas à un retrait pur et simple de la compétition comme avec le F-18 et le Gripen, mais à une proposition différente. Les Français ont en fait simplement décidé de ne pas répondre aux questions du RFPG et la DGA a proposé à la Belgique un partenariat stratégique « approfondi et structurant » sur le long terme. Cette proposition, bien qu'ayant vocation à aller plus loin que ce que demandait le RFPG, a, elle aussi, suscité de nombreux débats et de nombreuses interrogations.

Malgré le caractère non-formel de la demande, c'était quand même une proposition officielle. Pourtant, il n'a pas fallu longtemps avant qu'elle soit totalement abandonnée et ce pour plusieurs raisons. Pour commencer, comme dit précédemment, cette proposition a été faite hors de l'appel d'offre, ce qui a eu un effet direct sur sa crédibilité et sa validité. L'appel d'offre et le RFPG ont été fait pour une raison particulière et simple : pouvoir mettre en compétition des candidats potentiels et surtout, pouvoir les comparer entre eux pour choisir le meilleur. Le RFPG représente un travail considérable (246 pages) et les questions qu'on y retrouve servent surtout à obtenir, de la part des candidats, des réponses permettant une analyse approfondie et une comparaison sur tous les points déterminants pour une future acquisition définis par l'ACCaP. La proposition française, en revanche, ne permet absolument pas de la comparer avec les autres. Les réponses du consortium Eurofighter et de Lockheed Martin sont des documents très détaillés de plusieurs milliers de pages, et celle de la DGA, une lettre de trois pages. Il semble légitime de se poser des questions sur l'investissement et la volonté des Français d'aller plus loin dans la compétition.

D'autre part, le fait de laisser la France continuer à participer posait des questions d'ordre juridique. Deux analyses sur la validité juridique de la proposition ont été effectuées,

et les deux analyses sont arrivées au même constat : l'offre n'était pas valide. Il manquait les réponses aux questions techniques, aux questions concernant les coûts et aux questions en rapport avec le *Memorandum of understanding* du RFPG, rendant l'offre irrecevable. Accepter cette offre aurait pu entraîner des conséquences négatives sur l'image et la crédibilité du Gouvernement belge, qui se félicitait pourtant de la manière transparente et claire d'avoir mis en œuvre le processus, vu que la plupart des documents étaient en accès libre au public. Cela aurait aussi pu « vexer » les autres compétiteurs, qui seraient en droit de mettre eux-aussi en doute la transparence du dossier et ils auraient pu, s'ils voulaient attaquer l'Etat Belge, introduire un recours au Conseil d'Etat pour violation du principe *patere legem quam ipse fecisti*²⁹, donc le fait qu'une autorité est liée par le droit qu'elle a elle-même édicté. Ou ils auraient pu le faire devant les cours et tribunaux en responsabilité aquilienne³⁰.

Malgré cela, certains acteurs auraient voulu continuer à inclure les Français dans les négociations, comme le Premier Ministre de l'époque, monsieur Charles Michel, et Didier Reynders qui assuraient vouloir « parler à tout le monde »³¹, ce qui entraîna un désaccord entre eux et le ministre de la Défense contemporain, monsieur Vandeput, qui affirmait que la proposition était rejetée³².

Dans cette lettre, il était aussi mentionné la volonté pour la France d'intégrer la Belgique au développement conjoint de plusieurs systèmes d'armes, le "Système de Combat Aérien du Futur", ou SCAF. C'est un projet international basé sur une alliance franco-allemande, mais qui était destiné à être rejoint par d'autres pays européens. Cela pourrait constituer un investissement proactif de la part de la Défense belge, qui a déjà manqué sa chance de participer au développement d'autres avions comme celui du F-35 ou de l'Eurofighter, en plus de lui permettre de s'intégrer dans une démarche exclusivement

²⁹ Souffre la loi que tu as faite toi-même ou « subis les conséquences de ta propre loi ».

³⁰ BERNARD Nicolas B., « La procédure de remplacement des F16 : entre transparence et opacité », Revue Belge de Droit Constitutionnel, 2019, Vol. 2019, n°2, pp. 161-200

³¹ JACQUIN Denis, « Remplacement des F-16 : complications juridiques et diplomatiques », Eclairage du GRIP, le 11 décembre 2017

³² Le Soir, « Remplacement des F-16 : Steven Vandeput estime que «la proposition française est exclue », Belga, le 22 juin 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://plus.lesoir.be/164088/article/2018-06-22/remplacement-des-f-16-steven-vandeput-estime-que-la-proposition-francaise-est> (consulté le 25 mars 2021)

européenne. Malheureusement, le choix du F-35 a été déploré par le Gouvernement français, qui affirma qu'il serait impossible pour la Belgique de se joindre au développement du SCAF au vu de ce choix³³.

À la suite de cela, les États-Unis et le Royaume-Uni remettent leur « *Best And Final Offer* » (BAFO) à la Belgique le 14 février 2018. L'évaluation de ces BAFO a été dirigée pendant plusieurs mois par l'ACCaP et le SPF Economie, et des groupes de travail se sont penchés sur l'analyse complète des réponses, en se basant sur les différents critères et leur pondération (Voir tableau 1).

2.3.2.5. Le prolongement de la durée de vie des F-16

Entre-temps, le 20 mars, voit le jour une polémique concernant la durée des heures de vol des F-16 qui a failli renverser le principe même du processus. Un lieutenant-colonel de l'Armée de l'Air belge, Rudi Decrop, annonce avoir un document prouvant que la durée de vie des F-16 pourrait être prolongée de plusieurs années. Il s'agit d'un rapport de 2017, fait par Lockheed Martin eux-mêmes, confirmant qu'il est possible de procéder à un « soft SLEP », « *Service Life Extension Program* » pour le F-16, leur permettant de pouvoir être utilisés bien plus longtemps que prévu³⁴. Le Lieutenant-colonel, surnommé « colonel X », avait reçu ce rapport et décidé de le transmettre à ses supérieurs hiérarchiques. Ces derniers n'auraient apparemment pas considéré cette information comme assez fiable et ont donc décidé de ne pas la transmettre au Parlement ou même au Gouvernement. Selon certains, cette information aurait été volontairement tue par ces hauts responsables de l'armée afin de « *ne pas perturber le programme d'achat* »³⁵.

Pour donner suite à cela, des audits ont été menés au Parlement afin de dénouer le vrai du faux. Ces preuves ont finalement été écartées au profit de la bonne continuation du

³³ Opex 360, « Si elle choisit le F-35, la Belgique ne pourra pas participer au projet d'avion de combat franco-allemand », Europe/forces Aériennes, le 20 juillet 2018, disponible à l'adresse suivante : <http://www.opex360.com/2018/07/20/choisit-f-35-belgique-ne-pourra-participer-projet-davion-de-combat-franco-allemand/> (consulté le 25 mars 2021)

³⁴ Compte rendu analytique de l'audition sur le Dossier concernant le remplacement des avions F-16 de la composante Air : gestionnaires de matériel, Commission de la Défense Nationale, Ch., le 18 avril 2018, COM 871, disponible à l'adresse suivante : <https://www.lachambre.be>

³⁵ RTBF, « Remplacement des F-16: tout comprendre en cinq questions », Belgique, le 22 mars 2018, disponible à l'adresse suivante : https://www.rtf.be/info/belgique/detail_remplacement-des-f-16-tout-comprendre-en-cinq-questions?id=9873909 (consulté le 25 mars 2021)

processus, sachant que le remplacement en tant que tel avait été décidé plusieurs années auparavant. Mais très vite, beaucoup de personnes reprennent ce document pour démontrer le manque de clarté de ce dossier et la désinformation opérée par la Défense et le Gouvernement. En plus de cela, Dirk Van Maelen du sp.a rend public un e-mail où Lockheed Martin affirme encore une fois la possibilité de prolonger les F-16 et d'autres auditions sont organisées. La véracité de ces mails a rapidement été mise en doute et annoncés comme ayant été manipulés. L'analyse reprend alors son cours et les experts rendent leur conclusion en mai, afin que le Gouvernement puisse le consulter³⁶.

Le 24 octobre 2018, le choix se tourne finalement sur l'option Américaine, qui l'emporte haut la main face à l'Eurofighter Typhoon, dans les 7 critères analysés par les experts de l'ACCaP. Les F-35 arriveront donc en Belgique à partir de 2023, moment à partir duquel ils remplaceront progressivement les F-16 par quelques unités chaque année.

³⁶ Le Soir, « Le choix du F-35, un long parcours semé d'embûches », Belgique/ société, le 24 octobre 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://plus.lesoir.be/186444/article/2018-10-24/le-choix-du-f-35-un-long-parcours-seme-dembuches> (consulté le 13 mai 2021)

3. Méthodologie et présentation du terrain

L'objectif de ce travail est de comprendre les motivations et les intérêts des différents acteurs impliqués dans le dossier du remplacement des F-16. La partie précédente a permis de présenter les raisons qui ont amené à l'organisation d'une compétition et les tenants et aboutissants de cette compétition, tout en expliquant les concepts phares du RFGP et ses critères. Nous avons aussi pu voir le déroulement du processus et ses étapes dans les grandes lignes. Maintenant, avant de passer à la partie analytique, la méthodologie de travail et le terrain (les entretiens) seront présentés.

Afin de préparer au mieux ce travail, la lecture d'articles scientifiques et d'articles de presse expliquant le contexte a été nécessaire. Ces lectures ont permis de comprendre les enjeux ainsi que de récupérer les informations nécessaires sur le sujet. Mais pour tenter de comprendre la vision des différents acteurs, il a fallu se pencher sur le lieu principal de débat : la Commission Défense de Parlement Fédéral.

En second lieu et afin de commencer la partie analytique, nous avons donc consulté tous les résumés analytiques des débats parlementaires de la Commission Défense disponible sur le site de la Chambre et portant sur le sujet, se situant pendant la période de la fin de la 53^{ème}, toute la 54^{ème} et le début de la 55^{ème} législature. Lors de ces lectures, les questions et remarques faites par les membres des différents partis ont été analysées afin d'établir certaines tendances. Malheureusement, c'est dès à présent que se montre une des limites de ce travail : en effet, la Commission des Achats militaires de la Chambre, où se discutent et sont tranchées les questions concernant ce même sujet, est une commission qui se réunit à huis-clos et ses membres sont tenus à un devoir de confidentialité. Il a donc été impossible de les lire ou les analyser, en dépit de l'apport que ces lectures auraient pu apporter à la recherche.

Des entretiens ont été réalisés pour compléter l'analyse. Les personnes interviewées ont été choisies sur base qualitative et de manière à représenter les trois grandes catégories d'acteurs impliqués dans le dossier : des membres de la Défense et plus particulièrement des hauts-gradés de l'Armée, des parlementaires ayant siégé à la Commission Défense et à la

Commission des Achats militaires, ainsi que des personnes liées au monde de l'industrie de l'armement.

Afin de permettre aux interviewés d'avoir une plus grande liberté de parole tout en nous laissant la possibilité d'orienter la discussion, les entretiens ont été effectués de manière semi-directive³⁷. Un guide d'entretien était rédigé à l'avance pour chaque personne interrogée, avec l'approbation des lecteurs et du promoteur de ce mémoire. L'intérêt de ces entretiens était de comparer la vision des acteurs en les confrontant aux points de vue retrouvés dans les débats parlementaires.

La recherche a commencé en mars 2020. Au vu de la situation sanitaire causée par le COVID-19 et les règles en vigueur, cinq des sept entretiens se sont déroulés en visio-conférence. Chaque personne interrogée a accepté d'être enregistrée afin de nous permettre de pouvoir retranscrire les conversations, et aucune n'a souhaité que ses informations soient anonymisées.

Comme dit plus tôt, sept entretiens ont été réalisés. La première personne interrogée était le Colonel Harold Van Pee, officier responsable de la direction de la cellule ACCaP qui a été proposé au grade de général-major plus tôt cette année. Il nous a été recommandé par monsieur De Neve pour ses connaissances de premier plan sur le sujet étant donné sa position, et l'entretien s'est conduit en vidéo-conférence.

Le deuxième entretien s'est aussi déroulé en vidéo-conférence avec madame Julie Fernandez Fernandez, parlementaire du Parti Socialiste et membre de la Commission Défense ainsi que la Commission des Achats militaires lors de la législature précédente.

Pour le troisième entretien, nous avons pu interroger le Colonel Steven Lauwereys, militaire ayant lui aussi fait partie de l'ACCaP, ainsi que de la cellule de coordination des Intérêts Essentiels de Sécurité.

La quatrième entrevue a été réalisée avec monsieur Georges Heeren, ancien Amiral de la Force Aérienne travaillant aujourd'hui pour AGORIA, pour le secteur Sécurité-Défense mais aussi pour le secteur Aéronautique.

³⁷ GRANDJEAN Geoffrey, Guide de la rédaction du mémoire, Université de Liège, Département de Sciences Politiques, 2014, 120 p.

Cinquièmement, c'est avec un autre ancien général de la Force Aérienne, Dany Van de Ven que l'entretien s'est déroulé. Après sa retraite en 2007, il a travaillé comme directeur pour le secteurs Aéronautique, Spatial et Sécurité-Défense pour Agoria, et comme directeur de Belgo Space, avant de travailler pour Lockheed Martin Aeronautics en tant que consultant. Dû au relâchement des normes sanitaires, cet entretien a pu se faire en face à face, à Bruxelles.

C'est avec monsieur Guillaume Defossé, parlementaire ECOLO membre de la Commission Défense et de la Commission des Achats militaires que s'est fait le sixième entretien. Celui-ci s'est aussi déroulé à Bruxelles, au sein du Parlement cette fois-ci.

Finalement, le septième entretien s'est déroulé avec madame Kattrin Jadin, elle aussi membre de la Commission Défense et celle des Achats militaires, mais pour le MR qui faisait à l'époque partie de la majorité. Cet entretien a permis de récolter un avis distinct de celui de membres de l'opposition et marqua la fin de la récolte d'informations.

Cependant, il faut remarquer que certains acteurs pertinents n'ont pas été interrogés, notamment les parlementaires de la NV-A, du Cdh, du sp.a et du PTB. Aucun de ces acteurs n'a répondu par l'affirmative aux demandes et aux relances envoyées à cet égard. Leur avis lors d'interviews auraient pourtant amené à d'autres points de vue sur le sujet et possiblement à la découverte d'autre enjeux. En revanche, il faut tout de même noter que leurs idées ont été analysées au travers de l'analyse des documents parlementaires et des déclarations faites dans la Presse ou dans d'autres médias comme internet.

4. Analyse

Dans cette partie seront présentés les différents arguments en faveur ou contre le choix du F-35 et le remplacement même de nos avions de chasse, qui ont été mis en avant par les multiples acteurs dont j'ai pu obtenir le témoignage. Ces arguments ou enjeux seront séparés en trois catégories distinctes pour plus de clarté, mais il est très possible que ces catégories se chevauchent sur certains aspects, car un argument peut être englobé par plusieurs d'entre eux. Les trois catégories sont : les aspects stratégiques et géopolitiques, les aspects techniques et technologiques, ainsi que les enjeux liés au budget et aux retours économiques. Une dernière partie d'analyse se concentrera sur la transparence dans le dossier.

4.1. Les aspects stratégiques et géopolitiques

La Belgique est indéniablement un petit pays, et seule, elle ne peut faire grand-chose au niveau international. Cela semble être un consensus entre les différents acteurs liés au domaine de la Défense. Lors de mes entretiens, un aspect particulier du remplacement des F-16 revenait régulièrement lorsque la question des enjeux était évoquée : le fait d'avoir une coopération rapprochée avec un ou plusieurs autres pays. Que ça soit de la part des membres de la Défense, des parlementaires ou des industriels, chacun jugeait que la Belgique se devait et se doit d'avoir des partenaires stratégiques. Une différence majeure cependant est que certains prônaient l'importance de s'allier avec les États-Unis et de privilégier la relation établie avec l'OTAN, tandis que d'autres mettaient en exergue une plus grande européanisation, appliquée à travers l'achat d'avions européens et une stratégie de Défense globalement « européenne », à l'opposé d'une stratégie nationale. C'est d'ailleurs un des critères forts du RFPG, en plus d'acheter un avion, la Belgique avait pour objectif de former une alliance stratégique et politique plutôt qu'économique. A contrario, certains acteurs remettaient tout simplement en doute l'utilité réelle de l'achat d'avions de combat et donc des avantages stratégiques qui en découlent, car certains domaines, considérés comme plus importants, devraient être privilégiés.

4.1.1. Une alliance forte avec les États-Unis

4.1.1.1. Qui prône ça et pourquoi ?

D'après le Colonel Lauwereys, avec les F-16, nous avons toujours opéré dans un partenariat, et la raison est très simple : c'est que, seule, la Belgique n'a pas les capacités, la maîtrise, le *know-how* pour faire évoluer ses avions. C'est un élément important de la stratégie de Belgique, elle recherche donc la possibilité d'avoir un partenariat qui permettra d'opérationnaliser ses capacités³⁸. Le directeur de l'ACCaP, le Colonel Harold Van Pee, ajoute même que ce dont nous avons besoin, ça n'est pas qu'un avion, une simple machine, mais surtout un système d'arme avec tous les « *user manuals* », et les concepts qui y sont liés. Le but étant de ne pas avoir à en inventer nous-mêmes. Il dit aussi que c'est d'ailleurs cela qui ne convenait pas aux Suédois lors de l'appel d'offre, et qui a finalement fait en sorte qu'ils se retirent de la compétition³⁹. Pour cette fonction de partenaire, les États-Unis sont un candidat idéal : la Belgique a déjà collaboré avec eux pour les F-16, ils sont à même de fournir ces concepts et « *know how* » relatifs à leur système d'arme, et ils sont aussi déjà des alliés importants des pays européens à travers l'OTAN. D'après Georges Heeren, de chez AGORIA, la Belgique n'est pas capable de faire évoluer les avions seule car les systèmes sont devenus beaucoup trop complexes. C'est d'ailleurs compliqué pour un pays seul de construire un avion du niveau du F-35, et c'est pour ça que les pays européens doivent se regrouper pour disposer des ressources et technologies requises pour créer un avion de ce genre. Quelques exemples ont vu le jour, le SCAF qui est un projet Franco-Allemand-Espagnol et le TEMPEST qui est un projet du Royaume-Unis-Suède-Italie. D'ailleurs, toujours selon monsieur Heeren, il y a très peu de pays ou « constellation » de pays qui en sont capables seuls. On peut compter sur les États-Unis, la Russie, la Chine et l'UE si elle s'accordait pour développer sa propre technologie⁴⁰.

Le colonel Lauwereys ajoute que la Belgique est un pays qui ne fait que collaborer, que ça soit dans un cadre Européen, Otanien, ou avec des accords bilatéraux comme avec les Pays-Bas ou la France. En ce qui concerne le F-35, cette alliance avec les États-Unis

³⁸ Annexe 3 : entretien réalisé avec Steven Lauwereys

³⁹ Annexe 1 : entretien réalisé avec Harold Van Pee

⁴⁰ Annexe 4 : entretien réalisé avec Georges Heeren

permet avant tout d'avoir les garanties de pouvoir faire évoluer l'avion, qui est, en fait, un avion très évolutif. Comme mentionné plus tôt dans la partie sur les F-16, c'était cela aussi qui posait un problème quant à la question de leur prolongation, la perte de nos collaborateurs et donc l'impossibilité de le faire évoluer beaucoup plus que ce qu'il n'est déjà⁴¹. Pour Monsieur Van de Ven, consultant pour Lockheed Martin, le choix du F-35 est un choix logique compte tenu du fait qu'un certain nombre de pays européens ont déjà choisi cet avion⁴². Il remarque aussi que parmi les pays ayant fait ce choix se trouvent les Pays-Bas, la Norvège et le Danemark, qui faisaient partie, avec la Belgique, des EPAF ou « *European Participating Air Forces* », et sont donc des pays avec lesquels la Belgique à l'habitude de coopérer et de s'exercer.

4.1.1.2. Une emprise des États-Unis sur l'OTAN ?

Cependant, cette relation privilégiée avec les États-Unis n'est pas souhaitée par tout le monde, notamment par les parlementaires de l'opposition, lors de la législature précédente. Selon Monsieur Guillaume Defossé, membre d'Ecolo, les États-Unis, au travers de l'OTAN, donnent le tempo et les autres pays dansent. Il regrette le fait que les États-Unis soient plus un donneur d'ordre qu'un partenaire. Même si l'alliance nous protège en quelques sorte, nous devons être partenaires et pas au service des États-Unis. Et pour lui, cela passe par une Europe unie, indépendante et autonome stratégiquement. Et cette Europe, ce n'est pas en achetant le matériel américain que l'on pourra l'atteindre, car si l'on continue à faire ce que les Américains, l'OTAN nous demande et qu'on investit plus, en achetant leur matériel, on ne sortira pas de leur emprise. Il dit aussi que le principe des 2% du PIB est un dogme sans fondement, car c'est un chiffre⁴³.

Si nous continuons à faire ce que les Américains nous demandent à travers l'OTAN, comme d'augmenter notre investissement et en même temps acheter leur matériel, nous ne sortirons pas de leur emprise. D'ailleurs, le principe des 2% du PIB⁴⁴ devant être consacrés

⁴¹ Annexe 3

⁴² Annexe 5 : Entretien réalisé avec Daniel Van de Ven

⁴³ Annexe 6 : entretien réalisé avec Guillaume Defossé

⁴⁴OTAN, « Le financement d l'OTAN », disponible à l'adresse suivante : https://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics_67655.htm (consulté le 11 juin 2021)

à la défense, lui semble dénué de sens, c'est un dogme car un tel chiffre ne veut pas dire grand-chose, ça ne représente pas un but précis. « L'Etat est suffisamment sous pression que pour devoir en plus s'infliger des objectifs militaires inatteignables ». Il prend l'exemple de la demande de l'OTAN à la Belgique de continuer à disposer d'avions pouvant transporter des armes nucléaires pour assurer une dissuasion (*nuclear deterrence*) et qui, bien que ne faisant pas partie des critères du RFPG, est restée dans les esprits comme « critère officieux ». D'un autre côté, Katrin Jadin, membre du MR, est elle-aussi d'avis que nous sommes le « *junior partner* », les subordonnés dans cette relation avec les États-Unis, mais elle ne contredit pas l'utilité des 2%. Elle considère que le monde devient plus dangereux et multipolaire depuis la fin de la guerre froide et que, paradoxalement, nous n'avons fait que de diminuer les budgets alloués à la Défense. Le problème selon elle est que nous ne savons pas nous défendre seuls, ce qui nous rend toujours aujourd'hui tributaires de l'Alliance atlantique, et donc des États-Unis⁴⁵. Et en particulier l'article 5 du Traité qui précise que « *si un pays de l'OTAN est victime d'une attaque armée, chaque membre de l'Alliance considérera cet acte de violence comme une attaque armée dirigée contre l'ensemble des membres et prendra les mesures qu'il jugera nécessaires pour venir en aide au pays attaqué* »⁴⁶. Pour elle, il semble alors normal de se remettre à niveau, notamment en tentant de respecter les 2% du PIB demandés. Elle regrette d'ailleurs le fait que nous ne sommes pas prêts d'y arriver, alors que, pourtant, ne pas le faire revient à sous-estimer le désintérêt progressif qu'ont les États-Unis pour l'Europe.

En plus de l'emprise politique des États-Unis, monsieur Defossé craint une emprise technique sur notre Défense si on acquiert les F-35 : ils pourraient être limités à distance donc constituer un moyen supplémentaire de pression de leur part⁴⁷. Cette question sera plus détaillée dans la partie sur les enjeux technologiques, mais il faut noter que même si cette possibilité existait, d'après Monsieur Van de Ven, au vu de la négociation d'un « *Memorandum of Understanding* » entre nos deux pays, il est garanti dans une certaine mesure que le Gouvernement américain ne nous laisse pas tomber et ne tente pas de faire pression. Nous faisons justement un partenariat stratégique, et ce partenariat diminue les

⁴⁵ Annexe 7 : entretien réalisé avec Katrin Jadin

⁴⁶ Traité de l'Atlantique Nord, fait à Washington le 4 avril 1949

⁴⁷ Annexe 6

chances d'entrer en conflit ou même en guerre avec eux⁴⁸. Le colonel Lauwereys répond aussi qu'il faut être conscient qu'ils sont tout de même nos partenaires au sein de l'OTAN depuis les années 40. Même si la question était légitime lorsque Donald Trump était Président, le fait que de nombreux pays européens fassent aussi partie du Traité diminue encore plus cette possibilité⁴⁹.

4.1.2. Une Union Européenne de la Défense

4.1.2.1. Qui prône ça et pourquoi ?

Madame Fernandez du Parti Socialiste, monsieur Defossé d'Ecolo et madame Jadin du MR s'accordent sur un point : l'importance d'avoir une réflexion au niveau européen pour les questions de défense et de sécurité. La parlementaire du PS dit qu'il aurait fallu se concentrer sur l'Europe entière et pas sur la relation avec un seul pays⁵⁰, étant donné que nous sommes dans un processus de construction européenne, autant avoir une réflexion à ce sujet avec les vendeurs d'avions européens avant d'aller voir de l'autre côté de l'Atlantique⁵¹. Pour monsieur Defossé aussi, il aurait fallu que le choix intègre une discussion globale au niveau européen, qui aurait permis de réfléchir à la plus-value et l'utilité réelle de l'Armée belge dans le cadre de l'Union. Il dit aussi que cette réflexion aurait peut-être trouvé une autre utilité à la Force Aérienne comme le déminage ou le transport de troupes plutôt que le bombardement. Malheureusement, cette discussion n'a pas eu lieu. Régulièrement lors des débats parlementaires, des membres de la Commission Défense, comme Wouter de Vriendt, ont même demandé d'arrêter tout simplement le marché dans le but de se concentrer totalement sur une Défense Européenne⁵².

Pour monsieur Defossé encore, Il faudrait qu'on puisse s'adosser à une grande puissance, mais cette puissance devrait être l'UE. Et pour cela, il faudrait que l'Union soit indépendante et autonome stratégiquement. Il pense que malheureusement c'est une chose

⁴⁸ Annexe 5

⁴⁹ Annexe 3

⁵⁰ Annexe 9 : une rancune courte ?

⁵¹ Annexe 7

⁵² Compte rendu analytique de la Commission de la Défense Nationale, La Chambre des Représentants, le 27 juin 2018, COM 936

compliquée car, le problème, c'est que la concurrence intra-européenne l'empêche d'avoir une vision à long terme. Chaque pays à sa propre vision, fait son choix de son côté, et finalement les seuls qui y gagnent quelque chose sont les industriels. Il faut que les européens apprennent de leurs erreurs, s'assurent de mettre en commun le plus de choses possibles pour s'assurer une interopérabilité au niveau du matériel, qui devrait être européen pour que l'on garde une indépendance⁵³. Cela permettrait de rééquilibrer les rapports de force avec l'OTAN. Madame Jadin estime qu'une Europe de la Défense plus intégrée, en plus de renforcer notre position au sein de l'OTAN, nous apporterait une plus grande crédibilité sur la scène internationale à l'aube des conflits que l'on voit apparaître aux frontières de l'Europe. Elle ajoute que « *Pour l'instant, nous sommes encore totalement subordonnés aux américains, il ne faut pas se voiler la face, mais il ne tient qu'à nous de s'émanciper.* »

Monsieur Heeren réaffirme lui aussi l'intérêt pour l'Europe de s'accorder, mais surtout au niveau du développement de sa propre technologie, de la recherche et de l'industrie dans le domaine de la Défense. Il estime que sans cela, sans la création d'un marché européen, l'Union restera un client, dépendant des autres puissances, comme elle l'est déjà dans de nombreux domaines de la technologie où des firmes comme Amazon, Google ou Apple sont les maîtres incontestés⁵⁴.

4.1.3. A-t-on besoin d'un tel achat ?

Lors de la lecture et de l'analyse des débats parlementaires, un point de vue en particulier s'est démarqué de ceux recensés lors des entretiens. A contrario d'une vision stratégique du remplacement des F-16 basée sur la coopération avec un ou plusieurs pays, ce point de vue renie l'intérêt même d'avoir des nouveaux avions de chasse. Ce point de vue a été majoritairement véhiculé par les membres du PTB comme Raoul Hedebouw et Steven de Vuyst ou de Ecolo, comme Guillaume Defossé, qui était à l'époque le Président de la CNAPD, Coalition Nationale d'Action pour La Paix et la Démocratie. Ils considèrent qu'investir dans la Défense, et surtout avec un budget aussi élevé, n'est pas nécessaire, car d'autres domaines plus importants requéraient un investissement. Il vaut mieux essayer de

⁵³ Annexe 6

⁵⁴ Annexe 4

prolonger la durée de vie des F-16 dans la mesure du possible, et ne pas s'engager dans un contrat aussi coûteux. Encore maintenant, les membres du PTB s'élèvent contre ce choix et considèrent qu'il faut annuler le contrat, pour se concentrer sur la gestion de la crise liée au coronavirus. Ils ne sont d'ailleurs pas les seuls à avoir ce point de vue, car à la suite de l'annonce par le Gouvernement de la volonté de remplacer la flotte de F-16, a été créé un mouvement citoyen appelé « Pas d'Avions de Chasse ». Ce mouvement voulait empêcher l'achat de nouveaux avions car le coût est beaucoup trop important pour les contribuables, et que ses membres considèrent la capacité de bombardement des avions comme inefficace, et qu'ils ne veulent pas s'inscrire dans une stratégie américaine par le biais de l'OTAN. Ce mouvement a d'ailleurs eu un franc succès, et la pétition, lancée dans ce cadre, a recueilli plus de 38.000 signatures, et a été présentée au Parlement⁵⁵. L'avis des citoyens sur le sujet était d'ailleurs très mitigé, une enquête de l'Université d'Anvers aurait révélé que seulement 25% des Belges étaient favorables⁵⁶. Malgré un énorme soutien, cette pétition n'a pas réellement été prise en compte lors des débats et des décisions gouvernementales.

Madame Jadin estime que si autant de personnes pensent que nous vivons dans un monde où tout va bien et où la géopolitique importe peu, c'est parce qu'il y a un manque d'information et d'intérêt pour le sujet. Pour elle, le monde est bien plus dangereux et difficile à cerner au niveau des dangers. Selon Dany Van de Ven, le timing pour le choix du F-35 était très serré et, heureusement, le Gouvernement Michel a réussi à conclure le *deal* avant de tomber. Si ça n'avait pas été le cas, la force aérienne belge aurait été finie. Car la chose qui garde la crédibilité de la Belgique du point de vue de l'OTAN, c'est que s'il faut déployer des forces aériennes, nous sommes là, les F-16 sont prêts. Sans cela, sans une flotte aérienne de combat efficace, la Belgique perdrait toute crédibilité au niveau international.

⁵⁵ Metro, « Une pétition contre le remplacement des F-16 belges envoyée au président de la chambre », Actualités, le 8 novembre 2016, disponible à l'adresse suivante : <https://fr.metrotime.be/actualite/une-petition-contre-le-remplacement-des-f-16-belges-envoyee-au-president-de-la> (consulté le 11 juin 2021)

⁵⁶ CNAPD, Plateforme Nationale Pas d'avions de Chasse, 27 novembre 2014, disponible à l'adresse suivante : <http://www.cnapd.be/plateforme-nationale-pas-davions-de-chasse/> (consulté le 11 juin 2021)

4.1.4. Conclusions

La question des enjeux stratégiques en rapport au choix du F-35 est sujette à des divergences d'opinions, mais on peut remarquer que ce qui importe le plus pour la plupart des acteurs, c'est l'importance pour la Belgique de se lier à d'autres pays lui permettant de faire évoluer sa flotte et de garder des capacités opérationnelles lui permettant à son tour de garder une crédibilité au niveau international. Le partenaire privilégié est sans aucun doute l'UE, mais il faudrait encore que celle-ci soit plus soudée dans le domaine de la défense, que ça soit dans l'industrie ou l'interopérabilité des forces. Il faut remarquer aussi que les personnes qui sont favorables au choix du F-35 considèrent que ce choix n'est nullement une entrave à une coopération plus poussée au niveau européen, étant donné le nombre de pays ayant déjà opéré ce choix dans l'Union. Une partie de la population néglige tout de même la question stratégique, considérant les avions de combat comme inutiles ainsi qu'une perte d'argent⁵⁷.

4.2. Les aspects techniques et technologiques

Acheter un avion revient à acheter un certain set de capacités, et chaque avion n'a pas les mêmes capacités que les autres. Que ça soit une question de vitesse, de furtivité ou de possibilités d'attaque, chaque avion a ses caractéristiques propres et chacune doivent être prises en compte lors du choix d'un nouvel avion. C'est pour tenter de comparer au mieux les propositions et les capacités qu'a été produit le RFPG. En plus de montrer ce que la Belgique recherchait en termes d'alliance, il y avait aussi ce qu'elle recherchait en termes de capacités, lui permettant de pouvoir, dans le futur, mener à bien ses missions, dans le cadre de la défense nationale ou dans celui des missions de l'OTAN. Bien qu'étant un argument plus technique, la question des aspects technologiques de l'avion et des enjeux qui en découlent a eu une place primordiale dans les débats. Dans ce volet de l'analyse seront

⁵⁷ CNAPD, La Belgique peut-elle réellement justifier l'achat de 34 chasseurs-bombardiers ?, le 19 avril 2016, disponible à l'adresse suivante : <http://www.cnapd.be/belgique-reellement-justifier-lachat-de-34-chasseurs-bombardiers/> (consulté le 11 juin 2021)

abordés les capacités de l'avion ainsi que ses problèmes techniques, l'emprise technologique des États-Unis ainsi que la question du transport d'armes nucléaire.

4.2.1. Les capacités de combat du F-35

Monsieur Van Pee est catégorique sur ce point : lorsque l'on regarde les critères dans le RFPG, le F-35 était sans aucun doute le meilleur, et ça dans les 7 critères. Si on l'a choisi, c'est parce qu'il était le meilleur au regard de ces critères⁵⁸. Monsieur Van de Ven explique que le F-35 est plus qu'un avion, c'est un centre de commande, de réception de données et de redistribution de données, un « *Combat Operation System* ». Il peut diriger les opérations d'autres avions, bateaux ou véhicules terrestres, ce qui lui confère une multitude de possibilités d'un point de vue d'échange de données⁵⁹. Monsieur Heeren nuance tout de même cette fonction en disant que si le F-35 est en effet un avion interconnecté, cette technologie reste à ce jour encore dans sa phase embryonnaire. L'écosystème dans lequel le F-35 pourra opérer à son plein potentiel n'est pas encore atteint. Mais il est certain que dans le futur tous les avions pourront être connectés, pas seulement entre eux mais avec de nombreux autres systèmes, et les F-35 auront déjà une longueur d'avance. C'est d'ailleurs l'objectif des futurs avions comme le SCAF. Il ajoute que même si le SCAF sera conçu avec des technologies des années 2020, en opposition au F-35 qui a été conçu avec des technologies du début des années 2000, cela ne veut pas forcément dire qu'il sera dépassé vu que l'on pourra faire évoluer les logiciels, notamment en termes d'intelligence artificielle⁶⁰. Malgré cet aspect « interconnecté », monsieur Van de Ven semble être convaincu du fait que les F-35 ne pourront pas être ciblés facilement pas des attaques « cyber ». Monsieur Lauwereys, lui, n'en est pas aussi convaincu mais explique que l'important pour la Défense n'est pas de se concentrer sur le fait de pouvoir contrer un type de menace particulier, mais plutôt d'avoir toute la panoplie des systèmes permettant de répondre à toutes les menaces possibles⁶¹.

⁵⁸ Annexe 1

⁵⁹ Annexe 5

⁶⁰ Annexe 4

⁶¹ Annexe 3

Si le F-35 a cette capacité d'évoluer, c'est parce que l'avion est un outil de conception modulaire, ce qui implique que l'on peut enlever des modules pour les remplacer par d'autres, plus avancés ou modernes. On ne peut évidemment pas changer ce qui compose la plateforme tel que les ailes ou autres, mais on peut tout de même faire évoluer les fonctions de l'avion dans le temps. Tout cela fait en sorte que même si le Hardware se fait dépasser par la génération suivante d'avions de chasse, le F-35 pourra quand même être à niveau pour ce qui est des technologies. Mais même si la capacité d'évolution n'est pas seulement propre aux F-35, celle de ceux-ci sera apparemment bien plus rapide. Tout comme le F-16 qui avait des cycles d'évolution, le F-35 en aura aussi, et probablement de façon plus intense au vu des nombreuses technologies incluses dans celui-ci. C'est aussi à la suite de cela que l'on peut utiliser l'exemple du smartphone et de l'implémentation des capacités comme des « applications ».

Pour pouvoir faire évoluer l'avion et implémenter des nouveaux *softwares* ou des nouvelles capacités, il y a tout de même trois choses qu'il faut avoir à l'esprit : « *Form, fit and function* ». Le boîtier qui doit remplacer un autre se doit d'avoir la même forme, pour entrer dans le même emplacement. Il doit aussi avoir les mêmes connecteurs, « *fit* », et doit avoir une fonction similaire, si l'on doit par exemple remplacer un radar, il faut le remplacer par un autre radar, plus performant mais qui a la même fonction de base⁶².

Le F-35 possède aussi de nombreux senseurs et radars qui lui permettent d'avoir une configuration furtive « *stealth* » impressionnante. Monsieur Van de Ven ajoute en anglais « *When you see an F-35, it's already too late* » exprimant le fait que l'avion soit très difficile à détecter et donc que lorsque l'ennemi se rend compte de la présence d'un F-35, celui-ci a déjà l'avantage⁶³. Il dit aussi que l'importance de remplacer le F-16 par des avions de nouvelle génération vient du fait que sans cela, lors de futures opérations avec nos alliés, si nous n'avons pas un avion capable d'être aussi furtif que les autres, il sera directement détecté par les adversaires et de ce fait rendra la formation visible. Il ajoute que si nous n'avons pas les avions adaptés : « *We will be the weakest link, and you don't want to be the weakest link !* ».

⁶² Annexe 4

⁶³ Annexe 5

Il utilise aussi un argument d'autorité en expliquant que si le F-35 est un choix qui a été fait par les Américains, aussi bien par la Force Aérienne que par la Navy et les Marine Corps, c'est pour une bonne raison. Si les États-Unis, un pays si important militairement parlant, ont choisi cet avion là en disant « *This is the airplane of the future* », on peut s'y fier et leur faire confiance.

La question de l'intérêt d'avoir un avion efficace techniquement et opérationnellement est d'ailleurs primordiale pour madame Jadin. Même si le prolongement des F-16 semblait être une alternative pour de nombreux acteurs, madame Jadin prône surtout l'importance d'avoir du matériel performant, opérationnel, sûr, et qui permette de mettre en œuvre des opérations parfaitement coordonnées, et elle n'est pas convaincue par le fait qu'on puisse amener cela avec les F-16 actuels, d'où l'importance d'acheter de nouveaux avions⁶⁴.

D'après monsieur Heeren, si l'on recherche un avion dont le but uniquement est de survoler et défendre l'espace aérien Belge, on n'a pas besoin de F-35. Par contre, si on a besoin d'un avion furtif capable de voler dans des zones contestées sans se faire repérer, et qui est interconnecté et permet de gérer plusieurs sources d'intervention à partir de l'avion, le seul choix possible est le F-35, car ni le Rafale, ni l'EuroFighter ne peuvent rivaliser dans ces domaines⁶⁵.

4.2.2. Les nombreux problèmes techniques

En janvier 2021, un rapport du Pentagone sur le F-35 révèle que l'avion est encore sujet à 871 déficiences, dont 10 étant de catégorie critique⁶⁶. Le grand nombre de défaillances était déjà connu depuis plusieurs années, amenant de nombreux questionnements notamment par Alain Top qui fera remarquer, déjà en 2017, tous les défauts et retards du F-35 comme les canons ne fonctionnant pas correctement, le système d'oxygénation des pilotes pas

⁶⁴ Annexe 7

⁶⁵ Annexe 4

⁶⁶ BFM Business, « LE F35 AMÉRICAIN AFFICHE TOUJOURS DES "DÉFAILLANCES" CRITIQUES », Economie, le 15 février 2021, disponible à l'adresse suivante : https://www.bfmtv.com/economie/le-f35-americaain-affiche-toujours-des-defaillances-critiques_AN-202102150196.html (consulté la 29 juin 2021)

opérationnel, les dysfonctionnements des logiciels⁶⁷... Cette révélation effraya beaucoup de parties prenantes, tel ECOLO qui vit le F-35 comme n'étant pas d'une grande fiabilité car d'un côté il y a beaucoup de choses à régler et de l'autre, certaines déclarations laissent entendre qu'il n'est pas aussi bien que prévu. Il prend notamment l'exemple de Christopher Miller, ancien Chef du Pentagone qui a qualifié l'avion de « *Piece of Shit* », lors d'une conférence de presse en janvier 2021, il a appelé le programme de création du F-35 « *a piece of...* ». Il n'aurait apparemment pas terminé sa phrase mais elle implique tout de même une certaine appréhension à l'égard du programme. Cette déclaration serait justifiée, notamment, car il n'était pas satisfait de la vitesse à laquelle ils voulaient réduire les coûts de l'heure de vol de l'avion⁶⁸. D'autre part, en mai 2021, le Commandant en chef de l'US Air Force, le Général Charles Brown annonce que l'Armée Américaine a décidé de baisser drastiquement ses commandes de F-35⁶⁹, ce qui a fait peur à certains parlementaires, comme Denis Ducarme, voyant là une preuve supplémentaire de la mauvaise qualité de l'avion⁷⁰. De plus, le Général Brown compare le F-35 à une Ferrari, en expliquant qu'on ne prend pas sa Ferrari pour aller au travail tous les jours, ce qui a ajouté un autre questionnement sur le coût réel d'utilisation de l'avion et une vision de l'avion comme un appareil qu'on hésiterait à utiliser en raison de son prix. Le général Brown a tout de même réaffirmé que le F-35 restait la pierre angulaire de l'Air Force, mais cela a tout de même occasionné de nombreuses interrogations sur le coût et les capacités de l'avion.

Pour répondre à ces critiques, monsieur Heeren, monsieur Van de Ven et le Colonel Lauwereys sont du même avis. Monsieur Lauwereys explique que le fait qu'il y ait des problèmes techniques est normal car c'est un système qui est très complexe. Et ça n'est pas étrange car c'est quelque chose qu'on voit encore avec les F-16 aujourd'hui : après 40 ans,

⁶⁷ Compte rendu analytique de la Commission de la Défense Nationale, La Chambre des Représentants, le 5 juillet 2017, COM 703

⁶⁸ News Read Online, « Former US Secretary of Defense calls the F-35 a piece of shit », Science, technology and technology news, le 23 janvier 2021, disponible à l'adresse suivante : <https://newsreadonline.com/former-us-secretary-of-defense-calls-the-f-35-a-piece-of-shit/> (consulté le 29 juin 2021)

⁶⁹ Air Force Magazine, « USAF to Cut F-35 Buy in Future Years Defense Plan », le 14 mai 2021, disponible à l'adresse suivante : <https://www.airforcemag.com/usaf-to-cut-f-35-buy-in-future-years-defense-plan/> (consulté le 29 juin 2021)

⁷⁰ Le Soir, « Défense: des parlementaires veulent revoir le contrat des F-35 », société, le 1 mars 2021, disponible à l'adresse suivante : <https://plus.lesoir.be/358049/article/2021-03-01/defense-des-parlementaires-veulent-revoir-le-contrat-des-f-35> (consulté le 29 juin 2021)

tout n'est pas encore parfait. On peut voir ça comme un ordinateur, où il y a toujours des choses qui ne fonctionnent pas à 100%, où il y a des *bugs*. C'est ainsi car il est dans un processus d'évolution et d'amélioration continue. Et c'est le même principe que l'on peut comparer au développement des avions. Ce que monsieur Lauwereys estime être très bien dans ce dossier, c'est que le projet F-35 est très transparent là-dessus. Le processus de développement est analysé, et par des entités indépendantes, et ils en font un rapport chaque année au sein du Parlement américain, ce qui fait que tout est public et connu⁷¹. Monsieur Heeren ajoute que ce qu'il faut noter aussi c'est que ces *bugs* ne sont pas tous « critiques » étant donné que l'avion est déjà utilisé par l'US AIR FORCE. Il y a en effet beaucoup de critiques envers l'avion mais ces manquements ne sont eux-mêmes pas tous critiques pour le bon fonctionnement. Il ajoute que le F-35, même s'il a des défauts et qu'il n'est pas à 100% de ses capacités, est tout de même déjà opérationnel et utilisé⁷².

Il y a deux sortes de problèmes de fonctionnement : il y a les problèmes critiques et non-critiques. Les défaillances critiques sont « des dysfonctionnements pouvant causer la mort ou des blessures graves, des pertes ou des dommages importants à un système d'arme et restreint de manière critique les capacités de préparation au combat, ou entraîner un arrêt de la chaîne de production ». Quand un problème vraiment critique apparaît, tout un processus se met en marche pour tenter d'y trouver une résolution. Et, en effet, il y a d'autres problèmes qui existent, mais qui ne sont pas ciblés en tant que critique et ce seront des problèmes qui seront résolus en cours de route, ou pour lesquels on va trouver une solution sans résoudre le problème, ce qui s'appelle un « *work-around* », ou comment travailler pour éviter que le problème ne se présente⁷³.

Monsieur Van de Ven dit qu'il y a en effet eu des « maladies d'enfance », mais lorsque l'on recevra nos avions, le modèle aura été complètement testé. Les systèmes seront « mûrs et matures » et « *they will be ready to go* ». Il explique tout de même que le processus pour gérer ces déficiences est à la fois très long et continu. Lorsqu'on rapporte des « *material deficiencies* », cela donne lieu, via un organe de configuration, à une étude, une analyse

⁷¹ Annexe 3

⁷² Annexe 4

⁷³ Annexe 3

technique qui aboutit à un « *engineering change proposal* », une proposition de modification. Si cette modification est acceptée, cela amène à un « *Time Compliance Technical Order* », ou ordre d'exécution d'implantation d'amélioration technique. Il précise que le temps qu'une réparation ou amélioration soit exécutée, il peut se dérouler des années, notamment parce que certaines déficiences ne sont pas considérées comme « critiques ». Il prend l'exemple d'une simple griffe sur le cockpit de l'avion : dans le rapport, elle sera mentionnée, mais si elle ne présente pas un souci vital pour l'avion, on va la laisser là. Mais lors du prochain rapport, le problème sera toujours mentionné. Tant que le problème n'est pas résolu de façon globale sur toute la flotte⁷⁴. Monsieur Heeren remarque aussi qu'il faut faire la différence quand on compare les avions en lice dans la compétition, notamment en termes de technologies. Par exemple, lorsque l'on parle du Rafale, il faut savoir que c'est un avion mature, qui a déjà fait ses preuves. Le F-35 en comparaison est un avion de nouvelle génération, qui connaît des « maladies d'enfant », tout comme la Rafale en a eu au début de sa sortie. Il ne faut donc pas comparer simplement un avion comme le Rafale d'aujourd'hui avec le F-35 d'aujourd'hui, c'est une question de maturité⁷⁵.

Le fait qu'il y est encore des failles c'est effectivement normal, mais qu'elles soient aussi nombreuses, ça pose des questions dit monsieur Defossé. On ne va pas nous livrer un appareil qui ne sait pas voler, mais la question qui se pose c'est la fiabilité de l'avion sur le long terme. Il faut que l'on puisse avoir des garanties en cas de problèmes techniques⁷⁶.

4.2.2.1. Un programme « *too big to fail* »?

Pour comprendre ce qui les rend si confiants en l'avion, Georges Heeren explique une particularité du programme : Il y a tellement d'avions qui ont été commandés, c'est un marché tellement énorme et important financièrement que Lockheed Martin se doit d'honorer sa part et fournir des avions opérationnels. Ils ne peuvent pas se permettre que cela ne fonctionne pas et doivent tout mettre en œuvre pour satisfaire ses nombreux clients, que ça soit l'USAF ou les autres pays comme la Belgique. Le programme est « *too big to fail* », trop important pour échouer. Pour ce qui est des défauts, on maîtrise bien mieux

⁷⁴ Annexe 5

⁷⁵ Annexe 4

⁷⁶ Annexe 6

maintenant car la résolution des problèmes est bien plus simple. En effet, l'avion étant fabriqué en si grand nombre et pour autant de pays différents, le nombre d'utilisateurs permet un échange d'informations au niveau global. On a commencé à développer l'avion en 2001 et au début, on produisait deux avions par an alors évidemment que le prix unitaire était énorme. Maintenant on produit 240 par ans sur 3 sites différents, au Texas, en Italie, et au Japon. L'ampleur du programme permet d'un côté de rassurer les acheteurs et de l'autre d'avoir de meilleures informations pour résoudre les déficiences⁷⁷.

Pour répondre à cet argument, deux visions se sont démarquées : celle de monsieur Defossé qui considère en effet que l'on peut dire que le programme est « *too big to fail* » dans le sens que si les constructeurs ne proposent pas un avion qui répond aux attentes, ils seront totalement décrédibilisés et cela aura de grosses répercussions financières et politiques⁷⁸. L'argument du « *too big to fail* » ne convainc en revanche pas madame Jadin, qui estime que rien n'est infaillible, et qu'il y a toujours une possibilité que le F-35 soit un échec industriel à terme. Elle prend d'ailleurs l'exemple du système bancaire et de la crise financière de 2008, où cet argument a été utilisé pour dire que le Crash n'allait pas avoir lieu⁷⁹.

4.2.3. L'emprise des USA ?

Comme d'autres parlementaires, monsieur Defossé craint l'influence technologique des États-Unis sur nos avions et le fait qu'il puissent à un moment donné décider de limiter les capacités de ceux-ci. Selon monsieur Van Pee cependant, l'idée que les Américains puissent mettre les F-35 au sol à leur guise et donc de fait pouvoir prendre le contrôle de notre flotte à distance est fausse. Ce qui est vrai cependant c'est que le *software* de l'avion est fabriqué et mis à jour par les Américains. On peut prendre l'exemple du smartphone sur lequel on peut installer des applications. Sur l'avion, comme sur un smartphone, les applications doivent se mettre à jour, faire des « *updates* », régulièrement. Pour certaines c'est une fois par mois, ou même une fois par semaine. Et le F-35 est un peu comme ça, en

⁷⁷ Annexe 5

⁷⁸ Annexe 6

⁷⁹ Annexe 7

tant que nouvel avion, il a souvent besoin de mises à jour. De ce point de vue-là, il est vrai que si les Américains décidaient de ne plus envoyer ces updates, après un certain moment, l'avion fonctionnerait toujours mais deviendrait à terme moins performant que les autres. Ces F-35 pourront perdre des fonctionnalités et devenir moins interopérant avec les autres F-35. Comme avec une application que l'on cesse de mettre à jour, celle-ci fonctionne encore mais ne reçoit pas les mêmes informations que la même application ayant été mise à jour sur un autre smartphone. L'avion fonctionnera et volera toujours, mais cela pourrait poser des soucis notamment en termes de coopération avec d'autres pays d'Europe qui ont aussi fait le choix du F-35. En revanche, si cela est vrai pour l'avion américain, ça le sera aussi dans une certaine mesure pour les autres avions comme les futurs avions européens comme le SCAF et le TEMPEST⁸⁰. Malgré ces arguments, le parlementaire d'ECOLO n'est pas totalement convaincu, car pour ce dernier, cette mainmise sur les mises à jour représente tout de même une forme de contrôle de la part des États-Unis.

4.2.4. Le transport d'armes nucléaires

Comme dit précédemment, la question de l'import d'armes nucléaires, ou « *dual-capability* », en tant que critère du remplacement des F-16 a longtemps fait débat. Didier Reynders, à la suite d'une question sur le sujet, avait confirmé que l'OTAN demandait à la Belgique de continuer à maintenir des avions de combat capables d'effectuer des missions de cette nature, et il avait lui-même affirmé que la Belgique devait remplir ses obligations⁸¹. Lors des Commissions Défense sur le sujet, c'est en particulier le Ecolo, le PS et le CDH qui regrettaient le manque de clarté à cet égard, jugeant le nucléaire comme étant un critère « officieux »⁸². Ce critère, si ça en est un, a en effet de nombreuses implications. Comme expliqué par André Dumoulin, qui confirme l'impression de nombreux parlementaires, la dimension nucléaire est un argument qui pourrait purement et simplement faire perdre tout intérêt à la compétition. En effet, soit on choisit de garder une capacité nucléaire et dès lors

⁸⁰ Annexe 1

⁸¹ JACQUIN Denis, « Le remplacement des F-16 belges- Processus et enjeux », Les rapports du GRIP, le 6 septembre 2017, n°2017/6, 44 p.

⁸² Compte rendu analytique de la Commission de la Défense Nationale, La Chambre des Représentants, le 22 avril 2015, COM 143

le choix Américain va de soi car les autres avions de la compétition ne sont pas compatibles avec cette idée éthiquement parlant comme avec l'avion suédois, ou alors car le fait que les bombes soient américaines posent problèmes quant à la question de la révélation d'informations sur la confection des avions. Soit à l'inverse, on choisit un autre avion et la Belgique irait « de facto » vers un désarmement nucléaire.

Quoi qu'il en soit, le dossier du remplacement des F-16 a fait revenir au goût du jour ce sujet très clivant. D'un côté, certains, comme par exemple Alain Top du sp.a, considèrent que les armes nucléaires sont inutiles, coûteuses et dangereuses⁸³. Ecolo aussi est fondamentalement opposé au critère du nucléaire et du transport d'armes nucléaires pour nos futurs avions. Et même si ça n'est pas un critère officiel, ils sont convaincus que cela a joué dans le choix de l'avion. Monsieur Defossé et son parti sont en opposition à l'utilisation et au concept même de la stratégie nucléaire de l'OTAN. Pour eux, les armes nucléaires doivent tout simplement disparaître. Cela devrait se faire sur le long terme car ce n'est pas du jour au lendemain que l'on pourra tout démanteler mais ils considèrent qu'il y a un besoin d'affaiblir la stratégie nucléaire à court terme et ce, en parallèle avec les grandes puissances comme les États-Unis et la Russie qui possèdent une grande majorité de l'armement mondial. Le nucléaire est beaucoup trop dangereux et on ne peut se permettre de continuer à le garder en place. Ce n'est pas une stratégie payante pour la société et un accident désastreux pourrait arriver, surtout lorsque des dirigeants « instables », nationalistes, d'extrême droite, arrivent au pouvoir un peu partout dans le monde. Nous sommes déjà, à plusieurs occasions, passés près de l'Holocauste nucléaire, il ne faut pas tenter le diable et risquer d'un jour y arriver. Si elles restent opérationnelles, dit-il, « *on n'est pas à l'abri d'une erreur humaine, d'une erreur technique, d'un problème d'interprétation de ce qui se passe, d'un conflit localisé qui s'embrase et devient mondial, et où on a plus les moyens de retenir quoi que ce soit* »⁸⁴. Il considère que le principe de « garder une avance stratégique » revient tout bonnement à continuer la course à l'armement. Il faut plutôt se concentrer sur la conservation de l'équilibre ainsi que la diminution simultanée des armes nucléaires afin de se diriger vers un monde dénucléarisé. Madame Fernandez du PS dit aussi que la capacité

⁸³ Idem

⁸⁴ Annexe 6

nucléaire n'est pas utile et que si on a acheté cet avion-là, le F-35, parce qu'ils avaient cette caractéristique-là alors c'est peut-être encore moins utile parce qu'on n'a pas besoin de 34 avions qui possèdent tous cette capacité⁸⁵.

De l'autre côté, certains considèrent le nucléaire comme quelque chose de nécessaire. Selon madame Jadin, si l'OTAN demande à la Belgique de se munir d'avions capables de transporter les armes nucléaires, c'est pour une bonne raison. Tout d'abord, pour elle, ça ne devrait être une surprise pour personne car le monde n'est pas plus sûr qu'en 1989, et que la menace atomique est toujours aussi importante aujourd'hui qu'elle l'était à l'époque. Il faut donc être assez réaliste pour comprendre que la dissuasion nucléaire a toujours sa place et son utilité, qu'elle est là pour une bonne raison⁸⁶. Le fait de garder une capacité nucléaire est peut-être aussi une manière se faire bien voir pour la Belgique, faire « passer la pilule » du budget de la Défense plutôt bas vis-à-vis de l'OTAN⁸⁷.

Harold Van Pee et Steven Lauwereys sont d'accord sur un point : l'aspect capacité nucléaire n'a pas été un critère de décision, et il n'y a pas un mot dans le RFPG qui indique un critère nucléaire, et cela n'a pas non plus été pris en compte dans l'évaluation. On ne peut reprocher aux militaires que cela soit quelque chose qui a joué. « *On a été très clair sur les capacités demandées, sur les missions qu'on allait évaluer avec la capacité présentée et la mission nucléaire n'a pas été reprise là-dedans* » dit monsieur Lauwereys. En tant que telle, cette capacité n'a pas été évaluée et elle n'a pas joué un rôle dans le choix⁸⁸.

En revanche, dit monsieur Van Pee, même si la question ne s'est pas posée lors de l'évaluation, elle aurait dû être débattue si on avait choisi un autre avion que le F-35. Et à ce moment-là, le Gouvernement aurait dû faire un choix, en tenant compte des enjeux et de notre position dans l'OTAN. Soit on aurait voulu garder un rôle dans le cadre de la « *nuclear deterrence* », et on aurait dû acheter quelques « *dual-capable aircrafts* » supplémentaires, ou prolonger les F-16, ce qui aurait coûté énormément d'argent parce qu'on utilise encore les vieux modèles. Soit aurait décidé de ne plus y participer en dépit des conséquences sur

⁸⁵ Annexe 2 : entretien réalisé avec Julie Fernandez

⁸⁶ Annexe 7

⁸⁷ DUMOULIN André, « L'enjeux nucléaire du remplacement des F-16 », L'Echo, Bruxelles, 11 avril 2018

⁸⁸ Annexe 3

la relation avec l'OTAN. Mais la question ne s'est pas posée pour le Gouvernement et il pense que sur ce point-là, ils étaient bien contents que ça soit le F-35 qui remporte la compétition⁸⁹.

4.2.5. Conclusions

On remarque dans cette partie que deux points de vue s'affrontent : le premier point de vue partagé par les membres de la Défense et acteurs du monde industriel est une véritable confiance en l'avion. Le F-35, malgré la mauvaise publicité que lui a fait le rapport sur ses défaillances, est tout de même le meilleur avion que l'on aurait pu choisir, et c'est d'ailleurs pour cette raison qu'il a gagné la compétition et l'appel d'offre. Ses défauts, même critiques, ne sont que des détails qui seront réglés quand on les récupérera, et ses capacités seront assez poussées et évolutives pour garder la flotte belge « dans le coup » pour de nombreuses années, ainsi que pour lui permettre de mener ses missions à bien. Le deuxième point de vue, plus mitigé, est surtout celui des Parlementaires, dont le but est de s'assurer d'avoir fait le bon choix, que ça soit pour la Défense, ou pour la société. Ils sont plus pessimistes par rapport aux nombreuses critiques faites sur l'avion, et certains considèrent même celles-ci comme étant une raison assez valable pour arrêter le contrat avant qu'il ne soit trop tard.

Il y a tout de même un consensus entre tous pour dire que quitte à acheter de nouveaux avions, autant avoir un avion capable, ne pas acheter un « coucou » comme l'explique monsieur Defossé, et garder une flotte aérienne crédible⁹⁰. Le but de l'avion est d'avoir un outil opérationnel, efficace et prêt à remplir sa mission. Là où le bât blesse, c'est certainement dans la vision de chacun par rapport aux missions que la Belgique doit remplir, particulièrement la question de la capacité nucléaire. Pour des raisons éthiques, de nombreux acteurs, comme les membres d'ECOLO, considèrent cette capacité obsolète et beaucoup trop dangereuse pour être utilisée, tandis que d'autres estiment qu'elle reste nécessaire dans un monde toujours plus dangereux. Il n'y a évidemment pas de « bon choix » car chaque point de vue peut se justifier, cependant, étant donné que le choix de l'avion s'est porté sur le F-

⁸⁹ Annexe 1

⁹⁰ Annexe 6

35, capable de transporter des bombes nucléaires, la décision de leur utilisation ou de leur démantèlement revient ultimement au Gouvernement.

4.3. Les aspects économiques et industriels

4.3.1. Le budget

Comme pour chaque investissement de la part d'un Etat, le budget occupe une place importante des débats. Etant donné le grand nombre de domaines où un investissement est nécessaire, il y a toujours des dissensions lorsqu'il s'agit de décider lequel est le plus important par rapport aux autres. Dans ce débat-là, la Belgique n'a pas réellement privilégié la Défense, et depuis des années, le budget qui lui est alloué diminue. Cela lui a d'ailleurs déjà valu des réprimandes de la part de l'OTAN, dont la demande est d'investir au minimum 2% du PIB dans la Défense. Bien entendu, la Belgique ne s'en approche pas, se situant seulement à 1,07% du PIB en 2020 et se retrouvant avant-dernier du « classement » des pays membres de l'OTAN, à peine devant le Luxembourg⁹¹, malgré les nombreux achats faisant partie de la vision stratégique.

Avant de parler des différents acteurs, il est nécessaire de faire une distinction entre plusieurs « coûts » concernant les nouveaux avions de chasse. Il y a tout d'abord le prix des avions que la Belgique achète eux-mêmes, ce prix est de 3,5 milliards d'euros pour 34 avions, ce qui équivaut à un peu plus de 102 millions d'euros par unité. Ce coût-là ne doit pas être confondu avec un autre chiffre souvent ressorti dans la Presse, qui représente, lui, le coût total de la force de combat Aérienne Belge de 2019 à 2058, et qui est de 14,967 milliards d'euros. Ce coût équivaut aux différentes dépenses relatives aux F-35, mais aussi à la fin de vie des F-16 et aux frais de personnel⁹². Il faut aussi bien distinguer la différence entre le coût du programme F-35 et le coût de l'avion F-35 qui sont deux choses essentiellement différentes. Le coût du programme F-35 est immense, c'est le programme d'armement le plus cher ayant jamais existé, on parle de 1700 milliards de dollars en tout. C'est le coût du

⁹¹ OTAN, Communiqué de Presse: Les dépenses de défense des pays de l'OTAN (2013-2020), Division Diplomatie publique, le 16 mars 2021

⁹² L'Echo, STRUYS Wally : Réflexions d'un économiste sur le dossier des F-16, le 27 mars 2018

programme F-35 et il est aussi élevé car il a été défini sur 60 ans et sur 3000 avions, et il reprend tous les coûts sur cette période tout en prenant en compte l'inflation. Cela comprend le développement, la production, le « *sustainment* », le personnel, le fuel, les *updates*, la maintenance, la formation des pilotes⁹³ etc. Mais cela ne veut pas dire que l'avion F-35, à l'unité, est l'avion le plus cher au monde. D'après Monsieur Van de Ven, le fait de demander à la fois un certain nombre d'avions tout en demandant un prix précis est une demande particulière car normalement, soit on donne notre budget et on voit combien d'avions on peut acheter avec cela, soit on recherche un certain nombre d'avions et on voit le montant qu'il va falloir payer pour avoir ce nombre⁹⁴.

Madame Fernandez fait remarquer qu'elle trouve extrêmement étonnant le fait que peu de personnes en politique s'intéressent aux questions de défense alors que des montants faramineux sont en jeu dans ce domaine. Le budget Défense représente énormément d'argent public et elle estime qu'il ne faut pas confier cet argent aux seules mains de l'Armée, qu'elle appelle la « Grande Muette » mais aussi la « Grande Sourde ». Elle trouve que ça n'est pas optimal en termes de bonne gouvernance et bonne gestion de l'argent public. Ce qui importe aussi énormément à Madame Fernandez est que en achetant ces avions, dit-elle, « *on engage aujourd'hui les prochains gouvernements et les belges pour des dizaines d'années, sans aujourd'hui devoir sortir un euro* »⁹⁵. Monsieur Van de Ven rappelle que le remplacement des F-16 faisait partie d'un paquet d'investissements de plus de 9 milliards d'euros comprenant aussi le remplacement de frégates, de démineurs, de bateaux et de véhicules terrestres. Les avions n'étant qu'une partie de cet énorme montant.

Lors des Commissions Défense, une peur récurrente par rapport au contrat était et reste le fait que celui-ci revienne bien plus cher que prévu. Plusieurs parlementaires craignent que le prix soit bien plus élevé, en particulier le prix de la maintenance et de l'heure de vol⁹⁶.

⁹³ Annexe 10 : la place des pilotes

⁹⁴ Annexe 5

⁹⁵ Annexe 2

⁹⁶ Compte rendu analytique de la Commission de la Défense Nationale, La Chambre des Représentants, le 7 février 2018, COM 815

Le prix est en effet plutôt élevé par rapport au prix des F-16, mais quand on pose la question à un des militaires responsables du dossier, monsieur Van Pee, Directeur de l'ACCaP, il est catégorique sur le fait que ce coût plus élevé comparé aux F-16 avait déjà été pris en compte et qu'il n'y a pas le moindre souci par rapport au budget. Ils sont toujours restés loin en dessous du budget maximal prévu pour l'achat quand ils ont signé le contrat. Il explique que même aujourd'hui, trois ans plus tard, rien qui indique qu'on va devoir dépasser ce budget, au contraire⁹⁷.

Le coût de l'avion est d'ailleurs moins cher en production pour la simple raison que les F-35 sont produits en « *mass-production* », ils sont produits par centaines chaque année tandis que d'autres avions comme le Rafale ne sont construits que par 4 ou 5 unités par an. Evidemment quand on le compare au F-16, il est bien plus cher mais c'est normal en considérant que le F-35 a un moteur deux fois plus puissant et beaucoup plus de systèmes à bord. Il y a une grande différence d'échelle entre un avion produit en 3000 exemplaires et un autre produit en seulement 250 exemplaires. On peut espérer que cela va générer une dynamique qui permettra de faire baisser les coûts de l'heure de vol dit le colonel Lauwereys. Monsieur Van de Ven explique aussi que le prix de l'avion descend car la production de F-35 est tellement plus grande par année, qu'ils arrivent à réduire énormément les coûts de soutien, de maintenance, de développement...⁹⁸.

Il faut noter que même si l'appareil n'est pas « bon marché », le fait d'acheter ces avions permet de montrer une évolution dans la volonté de la Belgique d'atteindre les 2% du PIB pour les dépenses militaires. Sur le sujet, monsieur Van Pee et monsieur Lauwereys s'accordent : « *Dans ce dossier il n'y a pas de surprises. Pour tout ce qui est coût et budget, quand on te dit que ça coûte tel prix, ça coûte tel prix* »⁹⁹. « *Dès le début, on a défini l'enveloppe budgétaire nécessaire pour les 10 ans à venir, jusqu'en 2030, et on a toujours respecté cette enveloppe* »¹⁰⁰.

⁹⁷ Annexe 1

⁹⁸ Annexe 5

⁹⁹ Annexe 1

¹⁰⁰ Annexe 3

4.3.2. Les retombées économiques

La deuxième grande crainte est l'absence contractuelle de retombées économiques. Lors du dossier du remplacement, le contexte industriel était particulier car c'était durant la période d'exécution de la « *Defence Procurement Directive 2009/81* »¹⁰¹ de la Commission Européenne. Cette directive interdit, dans le cadre de marchés publics d'acquisition de matériel pour la Défense, d'exiger des retours industriels et économiques. Avant cela, il était normal d'exiger un certain pourcentage des retours à l'industrie, et cela pouvait aller jusqu'à plus de 100% de retours. On se trouvait donc dans un contexte particulier car il a fallu définir les ESI via l'article 346 du TFUE¹⁰², ou les secteurs auxquels le Gouvernement, en collaboration avec le Ministère de la Défense, accorde le plus d'importance et auxquels il voulait apporter des retours industriels d'une certaine manière.

Donc en ce qui concerne les retombées économiques, rien n'était spécifié directement dans le dossier en dehors des questions liées aux intérêts essentiels de sécurité. Comme dit précédemment, ce sont des projets de recherche et de développement, des transferts de technologie. Mais même par rapport à cela, aucune production n'avait été fixée. Il est d'ailleurs très compliqué de jauger de la valeur de projets de recherche et de développement en termes de retombées industrielles. Il y a donc une grosse incertitude par rapport aux retombées réelles pour la Belgique. Monsieur Heeren fait aussi remarquer que, que l'on regarde le dossier de Lockheed Martin, ou celui de BAE, il n'y avait que des projets de recherche et développement qui étaient proposés. Monsieur Van de Ven précise « *Il faut que ça soit intéressant au niveau de la recherche et développement de façon à utiliser ce contrat là pour avoir des développements et puis, par après des produits et des services qui sont intéressants pour l'industrie belge* »¹⁰³.

¹⁰¹ Directive 2009/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009, 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, et modifiant les directives 2004/17/CE et 2004/18/CE

¹⁰² Article 356 (ex-article 296 TCE) Version consolidée du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne, fait à Rome le 25 mars 1975

¹⁰³ Annexe 4

Il explique aussi que l'accord avec les Français pour la Force terrestre n'était pas forcément mieux de ce côté-là car il n'y avait contractuellement aucune obligation pour l'industrie française de coopérer avec l'industrie belge. « *Dans le contrat de la capacité motorisée, il y a même moins de potentiel industriel que dans le contrat de remplacement F-16* », dit-il.

Cette incertitude irrite plusieurs parlementaires : pour Monsieur Defossé, la question des retombées économiques est floue et imprécise. Il trouve aussi que le transfert de technologies n'avantage pas réellement la Belgique car il permet seulement de refaire des choses qui ont déjà été faites. Il regrette le manque de contrôle des retombées économiques, car l'on n'a pas grand-chose à dire sur le sujet étant donné la nature du contrat, et que, dans l'optique où aucune retombée n'arriverait, on ne pourrait pas réfuter le contrat¹⁰⁴.

Il y a pourtant des retombées effectives pour l'industrie, par exemple 3 entreprises belges, SABCA, ASCO et SONACA ont récemment hérité du « *horizontal tail program* », leur permettant de participer à la construction de l'avion en faisant les empennages horizontaux. La seule restriction était qu'ils devaient s'arranger avec les producteurs d'empennages britanniques. Ils ont d'autre part obtenu de la part du fédéral 135 millions d'euros pour démarrer le programme. D'après Dany Van de Ven, 35 projets ont été définis dans le cadre des ESI et une équipe est chargée de la réalisation de ces projets.

Il faut savoir que la Belgique possède intellectuellement plusieurs technologies comme le revêtement des F-35 qui assure la furtivité de l'avion de l'entreprise Solvay. « *L'industrie Belge a certaines niches dans lesquelles elle excelle et pour lesquelles ils sont très compétitifs* ». Donc l'industrie belge a tout de même une importance et une implication particulière dans la fabrication de l'avion. Malheureusement, cette place n'est pas garantie, et il faut que l'industrie belge continue à se développer, et choisir des niches dans lesquelles elle peut évoluer afin d'avoir des partenariats industriels qui permettraient de contribuer économiquement et industriellement à la conception de ce genre de systèmes.

Monsieur Defossé n'est pas convaincu par ces explications car pour lui, même s'il y a des contrats comme celui des « *horizontal tails* », ça reste extrêmement peu comparé au

¹⁰⁴ Annexe 6

montant d'achat des avions. Il est aussi conscient que l'industrie peut se développer, mais il préfère que, quitte à développer une industrie en Belgique, autant que cela ne soit pas dans le domaine de l'armement.

4.3.3. Conclusions

Encore une fois, il y a une scission entre les différents points de vue sur la question du budget et des retombées économiques. Il y a d'un côté les militaires qui estiment que le dossier a été traité d'une main de maître pour ce qui est du budget : les coûts ont été annoncés dès le début de la procédure, ils ont été respectés et vont peut-être même être réduits. Pour eux, le prix de projet de remplacement n'est pas si élevé que cela, en tout cas il ne pose pas de problème car ils privilégient un investissement plus intensif dans le domaine de la Défense, que ça soit pour avoir un matériel plus efficace mais aussi pour se rapprocher des exigences otaniennes en la matière. D'autre part, certains partis et une grosse partie des citoyens, on a pu le voir avec la plateforme « Pas d'Avions de Chasse », trouvent que le budget est beaucoup trop important et que des sommes pareilles devraient être plutôt être allouées à des domaines qui se rapprochent des citoyens comme les pensions. Sur la question de la Défense, monsieur Defossé estime que s'il faut investir dans ce domaine, il vaudrait bien mieux investir dans le personnel et les infrastructures plutôt que dans du « matériel délirant ». Il explique qu'il considère que le fait d'acheter du gros matériel militaire ne soit qu'un moyen pour la Belgique de montrer sa puissance¹⁰⁵. Il y a en outre le sujet des retombées économiques qui gêne les parlementaires en particulier, celles-ci étant incertaines et floues du fait de la nature du contrat et du fonctionnement des ESI. Cela n'empêche pas les industriels d'être optimistes en disant que déjà un certain nombre d'entreprises belges ont obtenu des projets au travers des programmes ESI. Il y a bien sûr ASCO, SABCA et Sonaca mais aussi Feronyl, ILIAS Solutions et AMI Metals¹⁰⁶, mais ils sont certains que d'autres projets sont en cours.

¹⁰⁵ Annexe 6

¹⁰⁶ F-35 Lightning II, The F-35 for Belgium, disponible à l'adresse suivante : <https://www.f35.com/f35/global-enterprise/belgium.html> (consulté le 7 juillet 2021)

5. La transparence dans le dossier de remplacement des F-16

Le dossier du remplacement des F-16 belges a eu énormément d'implications. Chaque acteur partie prenante dans ce dossier avaient une vision différente de l'objectif et des enjeux, mais la particularité la plus flagrante est certainement la transparence, ou plutôt le manque de transparence. Lors de la procédure, il y a eu bon nombre de mésinformations, quand la personne sait que l'information qu'elle propage est fausse et de désinformations, quand la personne ne sait pas que ce qu'elle propage est faux, qui ont été recensées sur le sujet. Qu'elles soient instrumentalisées ou de simples erreurs, elles ont tout de même eu un énorme impact sur la vision du dossier, que ça soit dans la Presse, nationale ou internationale, ou au Parlement. Dans cette partie, la transparence du dossier va donc être abordée sous le regard des différents acteurs.

5.1. Le manque de transparence

Madame Fernandez est catégorique, pour elle, la procédure est loin d'avoir été transparente et claire. Elle n'a pas la sensation que ça a été un réel débat, car il y a eu des choix d'opportunité et des choix politiques clairs qui n'ont pas laissé place à la discussion. Pourtant, les commissions sur le sujet étaient longues, parfois même trop longues selon elle. Elle explique d'ailleurs que malgré ces longues commissions, ayant parfois vocation à prouver que le remplacement des F-16 était nécessaire, et des mois de discussion, elle n'en ressortait tout de même pas totalement convaincue. Beaucoup de questions restaient sans réponse, et ce malgré le coût important pour la société belge et le fait que cela soit un dossier lourd, financièrement et idéologiquement.

La NV-A et le corps militaire semblaient avoir déjà fait leur choix. D'après madame Fernandez et son assistant, durant les discussions, on remarquait un intérêt particulier pour les Américains. Elle ne sait cependant pas avec certitude si c'était plutôt un intérêt pour l'avion F-35 en lui-même ou si c'est une question d'influence de lobbys ou autres car c'est

compliqué à évaluer et surtout à prouver¹⁰⁷. Ce n'est d'ailleurs pas la seule, on peut prendre l'exemple de Wouter de Vriendt, parlementaire pour Ecolo, qui a lui aussi exprimé l'impression que le RFPG avait été rédigé en faveur du F-35¹⁰⁸. Son collègue, Guillaume Defossé dit que ça lui semble évident que le RFPG favorisait le choix américain, que ça soit de la part des militaires qui voulaient continuer à travailler avec les États-Unis, ou de la part de la NV-A que l'on sait très atlantiste. Pour lui, même si le choix était déjà plus ou moins fait dès le début de la compétition, la forme du processus et tout ce qui y est lié avait pour but d'ajouter une sorte de « voile de transparence » ou dossier.

De surcroît, monsieur Vandeput, lors des commissions, était très évasif, et le fait que durant les questions-réponses, le ministre réponde régulièrement en disant d'aller relire le RFPG ou d'autres documents est la marque d'un certain mépris pour le Parlement car pour un dossier comme ça, on ne peut pas se permettre de dire aux parlementaires de se débrouiller eux-mêmes, explique monsieur Defossé. C'est un dossier d'un niveau élevé, et celui-ci précise qu'il aurait bien voulu poser des questions de précisions ou d'explications s'il avait été parlementaire à cette époque. « *Le parlementaire a le droit de poser une question et surtout, le Gouvernement a le devoir d'y répondre* »¹⁰⁹. Madame Fernandez confirme : d'après elle, c'était flagrant aux auditions, « *si on est resté six heures en audition il fallait poser la question 6 fois avant d'obtenir une demi-réponse* ». En outre, lorsqu'il fallait consulter des documents dans la « *dark-room* », ils étaient barrés sur certaines parties et écrits en néerlandais ou en anglais, ce qui rajoutait de la complexité à la compréhension. « *C'est possible de comprendre dans votre langue maternelle une phrase avec des trous mais si en plus c'est pas votre langue maternelle... Je ne vous explique pas le cinéma qu'on a dû faire pour avoir la traduction des documents, c'était sportif* ». Chaque élément d'information qui a été récupéré et qui permettait ne serait-ce qu'une remise en question du processus ou du choix américain, c'était à force de questionnement, de résistance et d'insistance. Et les informations données étaient souvent très techniques et compliquées, et il n'était pas possible d'être accompagné d'un technicien pouvant expliquer les tenants et

¹⁰⁷ Annexe 2

¹⁰⁸ Compte rendu analytique de la Commission de la Défense Nationale, La Chambre des Représentants, le 4 octobre 2017, COM 743

¹⁰⁹ Annexe 6

aboutissants. « *L'armée est une grande muette, une grande sourde aussi, mais surtout une grande muette* », dit-elle. Et ça a compliqué les débats et questions-réponses de ne pas avoir une structure très « parlante » et transparente en face de soi.

Sur la question de la possibilité de prolonger le F-16, ça n'était pas clair non plus, ils n'ont jamais eu de réponse précise et surtout n'ont jamais eu les rapports et les auditions des techniciens comme ils les auraient souhaitées. D'après l'assistant de madame Fernandez, Il y a juste trois américains qui sont venus de Washington en une dizaine d'heures pour expliquer qu'il fallait remplacer le F-16, mais c'étaient des techniciens de Lockheed Martin, donc ceux qui voulaient vendre leurs avions. L'épisode où le « colonel X » est venu se présenter en Commission Défense avec un e-mail prouvant que des informations sur la durée de vie des F-16 pouvait être rallongée a fait beaucoup parler et poussé encore plus les gens à voir le dossier comme biaisé et pas objectif. Monsieur Van de Ven s'insurge contre cette personne, expliquant qu'il a même reçu le surnom de « *fake-John* », car les preuves ainsi que les e-mails étaient tout simplement fausses ou ne représentaient rien qui permettrait une remise en question du dossier. Il dit pourtant que vu que la preuve a été réfutée, cela a permis une bonne publicité pour le remplacement des F-16 mais l'on ne peut tout de même pas nier l'impact négatif sur le processus de cet événement et le fait que ça ait contribué à la perte de confiance des parlementaires envers l'armée et le Gouvernement lui-même. Lors des commissions Défense, Dirk Van Maelen a dit voir ce manque de transparence comme une « *négligence grave* », et Georges Dallemagne a même qualifié les actions des officiers comme une « *manipulation du Parlement* »¹¹⁰.

Paradoxalement, la transparence du processus était une des points le plus importants de celui-ci, et la raison pour laquelle de nombreux documents comme le RFPG était en accès libre. Monsieur Van Pee, qui, du fait de sa fonction, surveillait le dossier de très près, estime que le RFPG et les toutes les timelines de ce dernier ont été respectées et que le processus a été très « *clean* » durant toute sa durée, quoi qu'en disent les bloggeurs français. Monsieur Van de Ven affirme même : « *au point de vue transparence je n'ai jamais connu un*

¹¹⁰ Compte rendu analytique de la Commission de la Défense Nationale, La Chambre des Représentants, le 4 octobre 2017, COM 743

programme au sein de la Défense qui a été aussi transparent que celui-là »¹¹¹. Ce que Georges Heeren corrobore en disant que la procédure, qui consiste en une compétition, a l'avantage d'être transparente et aussi en principe de baisser le prix ainsi que de déterminer le meilleur avion, avec le meilleur équilibre entre qualité et prix. Le seul désavantage c'est que l'on y est coincé, on doit rester dans les limites de la procédure et s'y tenir jusqu'à la fin, ou alors abandonner totalement la procédure, quitte à recommencer.

Pourtant, sur le sujet du RFPG, madame Fernandez estime que le fait d'avoir un cahier des charges précis est une bonne chose, mais pas si celui-ci est orienté. Pour elle, il aurait fallu en débattre et pas le recevoir déjà finalisé sur la table du Parlement, et de plus en Commission des Achats militaires, qui se déroule à huis-clos et où les membres se doivent de signer une clause de confidentialité. D'autre part, ce cahier des charges était écrit exclusivement par des militaires, des hauts gradés de l'armée, et est de ce fait assez subjectif. *« Qu'après, la procédure qui a été définie selon des critères, elle a été respectée, je peux l'entendre. Mais si celui qui choisit est celui qui définit les critères et les façons de les évaluer... Ben voilà on a dit qu'on aura fait un faux bel exercice de transparence »¹¹².*

Pour monsieur Defossé, la question du choix des critères et des pourcentages qu'on leur attribue n'est pas anodine et aurait dû être discutée au Parlement. Les critères ont été choisis de manière à favoriser le F-35, et si ce n'est pour cela, il trouve quand même que ça n'était pas forcément les bons critères à choisir pour analyser les avions pour ce remplacement. Il explique que même si sur le papier, le processus peut sembler clair et transparent, en réalité il ne l'était pas tant que cela, surtout pour un contrat qui lie le pays pour de nombreuses années et pour un prix énorme.

Il déplore aussi le fait que la Commission des Achats militaires soit si peu transparente, et aimerait qu'elle soit mieux encadrée. Il trouve problématique que les personnes ayant une réelle expertise technique soient en majorité des militaires, et donc des parties prenantes dans l'affaire.

¹¹¹ Annexe 1

¹¹² Annexe 2

Monsieur Defossé explique qu'il aurait voulu que le Parlement ait, pour les dossiers aussi importants, un plus grand pouvoir de contrôle, peut-être même au détriment du secret des affaires et de la Défense, dans une certaine mesure évidemment. « *Pour suivre les dossiers ultra-techniques comme ça, je pense qu'il y a vrai travail de fond qui doit être fait pour rendre plus transparent le travail des parlementaires pour les achats militaires* ». Les parlementaires n'ont pas été assez bien conseillés et n'ont pas été assez accompagnés par des gens s'y connaissant techniquement, dû aux enjeux du secret des affaires et de la Défense. Une certaine dose de secret doit être conservée et respectée, mais sans que cela affecte la bonne compréhension¹¹³.

5.2. Un jeu politique ?

Monsieur Van Pee voit deux problèmes majeurs : le premier est que pour chaque dossier en Belgique, il y a un jeu de l'opposition contre la majorité qui se joue. Et selon lui, ça s'est particulièrement vu sur le dossier du remplacement de F-16. L'autre problème est que d'après lui, certains parlementaires sont sous « influence » des lobbys de l'armement français, ce qui pour lui a joué un grand rôle dans l'opposition envers l'avion américain.

Pour illustrer son argument portant sur l'importance du jeu opposition versus majorité, il prend l'exemple des membres du PS qui, lors de la procédure étaient très virulents et « rouspétaient » souvent, mais maintenant qu'ils sont au Gouvernement, ne disent plus rien¹¹⁴. Madame Jadin du MR fait comprendre qu'elle est du même avis, et trouve que le PS est opportuniste et a joué le rôle de l'opposition lors de la législation précédente en critiquant le choix des F-35 alors que maintenant ils ne disent pas grand-chose sur le sujet¹¹⁵. Madame Fernandez répond clairement « *je n'ai pas la sensation qu'au PS on a tout d'un coup changé d'avis mais bon on doit bien assumer les décisions qui ont été prises et les contrats qui ont été signés* ». Monsieur Van de Ven tente d'expliquer la situation en disant que c'est dans la culture politique, notamment pour le PS, de se montrer « contre » la majorité dans l'espace public lorsqu'il est dans l'opposition. Mais le PS est un parti

¹¹³ Annexe 6

¹¹⁴ Annexe 1

¹¹⁵ Annexe 7

pragmatique comme on peut le voir maintenant, alors que Ludivine Dedonder est ministre de la Défense, il exécute simplement les décisions prises par le passé. La question à laquelle on ne peut répondre reste de savoir si les partis de l'opposition jouaient effectivement un « rôle » ou non. La dynamique qui a été menée était plus une dynamique politique qu'une dynamique militaire¹¹⁶.

Toujours sur la question du rôle des politiques, monsieur Lauwereys, qui estime que le processus a été mené tel qui avait été prévu dit qu'au final la décision revenait aux politiques. Si certains politiciens n'étaient pas d'accord avec cette décision, ça fait partie du jeu politique et c'est normal que chacun puisse s'exprimer, mais chaque étape a été présentée clairement et c'est sur base de cela que les décisions ont été prises. La Défense propose et le processus politique, avec ses interactions, mène au choix, mais la Défense ne choisit pas¹¹⁷.

Il prend l'exemple de la question de 8000 heures de vol, qui n'était qu'une partie des raisons du remplacement, mais qui à un moment est devenue la seule raison et pour lui, cela a totalement fait partie d'un jeu politique de la part de certains partis.

Monsieur Van de Ven dit aussi que chaque élément pouvant être utilisé pour décrédibiliser le dossier a été instrumentalisé à cet effet en prenant son propre exemple¹¹⁸. L'autre problème est que d'après lui, certains parlementaires sont sous « influence » des lobbys de l'armement français, ce qui pour lui a joué un grand rôle dans l'opposition envers l'avion américain¹¹⁹.

On se retrouve alors avec un paradoxe car d'un côté les parlementaires certifient que ce sont les militaires qui sont responsables du manque de transparence, tandis que les militaires répondent qu'ils ont suivi la procédure, et que les éléments participant à cette non-transparence ne sont que des éléments politiques. Toutefois, les jeux politiques ne se résument pas aux débats parlementaires et madame Fernandez déclare que le problème pourrait venir du Gouvernement lui-même.

¹¹⁶ Annexe 2

¹¹⁷ Annexe 3

¹¹⁸ Annexe 11 : Daniel Van de Ven, du lobbyisme au Parlement ?

¹¹⁹ Annexe 5

Pour le Gouvernement de la NV-A et Charles Michel, le manque de transparence n'était pas seulement vrai en matière de défense, mais aussi en matière d'immigration ou de sécurité sociale. Madame Fernandez impute cela au fait que la NV-A ne considère pas le Parlement Fédéral comme un Parlement auquel elle doit rendre des comptes étant donné que ses membres ne reconnaissent pas la Belgique. « *Il y avait une capacité à ne pas donner des informations ou à démentir des informations qui étaient données* »¹²⁰. D'après Madame Jadin, la relation entre le Mr et la NV-A aussi était compliquée, notamment à cause des nombreuses différences de points de vue, qui ont finalement amené à l'écclatement du Gouvernement. Mais du côté francophone ça n'était pas plus facile, remarque-t-elle, c'était tous contre le MR. Une preuve de ce manque de collaboration entre les partis de la majorité peut se trouver dans les déclarations totalement opposées faites sur le sujet de la proposition française. D'un côté, les membres de la NV-A étaient clairs sur le fait que cette proposition allait être rejetée, comme l'a expliqué Karolien Grosemans en disant que si on laissait le Rafale dans la compétition, cela amènerait à un scandale international¹²¹. Tandis que de l'autre, des membres du MR comme Charles Michel ou Didier Reynders affirmaient vouloir « continuer à parler avec tout le monde »¹²².

Quand on est ministre, évidemment on ne dit pas tout et quand un problème arrive, on essaie de le résoudre avant qu'il soit réellement là, mais il faut tout de même reconnaître l'organe qui est votre structure de contrôle. Lors de l'ancienne législature, il y a réellement eu un mépris pour le Parlement. « *Mais si à chaque dossier, on se rend compte qu'on a fasse à soi des ministres qui considèrent qui ne doivent pas la vérité au Parlement et que le parlement n'est pas un organe qui a le droit de les contrôler. Là on dévie dans la notion et dans ce que représente démocratiquement un Parlement* ».

La preuve ultime que le Gouvernement ne disait pas tout c'était lors du dossier sur le Pacte de Migration, qui est un dossier qui est devenu majeur car on s'est rendu compte que l'on cachait des choses au Parlement et que à la suite de cela lorsque la vérité a éclaté, le

¹²⁰ Annexe 2

¹²¹ Compte rendu analytique de la Commission de la Défense Nationale, La Chambre des Représentants, le 27 juin 2018, COM 936

¹²² Compte rendu analytique de la Commission de la Défense Nationale, La Chambre des Représentants, le 20 décembre 2017, COM 788

Gouvernement lui-même a sauté. Ce qu'elle implique ici c'est que si on a pu mentir sur ce dossier-là, ça ne serait pas étonnant qu'on ait menti aussi sur le dossier du remplacement des F-16. La Défense, sous l'ancienne législature, a été un outil politique de la NV-A pour utiliser une des fonctions régaliennes de l'Etat. Et ce pour les F-16, les véhicules de la force terrestre, mais aussi pour la gestion des musées nationaux et du musée de l'Armée.

« Il y a eu un mépris sur le droit des parlementaires à l'accès à l'information et sur le devoir des parlementaires de contrôler le Gouvernement et surtout contrôler un gouvernement dans un marché à cette hauteur-là ». Madame Jadin affirme elle aussi que les parlementaires se doivent de s'inquiéter et de demander un maximum d'explications et d'informations afin d'effectuer leur travail de représentants de la Nation¹²³.

5.3. Conclusions

Le remplacement des F-16 a suscité de nombreux émois et rebondissements. La question de la durée de vie, le critère « officieux » du nucléaire, l'impression d'un biais envers l'option américaine, etc. Ces éléments ont grandement contribué à ce que les parlementaires ressentent un vrai flou par rapport au dossier. De leur côté, les responsables du processus assurent avoir tout fait pour rendre la procédure et les étapes le plus clair et transparent possible avec le RFPG et des critères bien définis. Leur bonne foi ne convainc pas tout de même pas les membres de l'opposition qui voient déjà derrière les critères un biais envers les États-Unis. Du point de vue des industriels et des militaires, tous ces reproches ne sont que les conséquences d'un jeu politique impliquant un besoin pour l'opposition de ne pas se mettre d'accord avec la majorité. Mais selon cette opposition, ce jeu est à imputer au Gouvernement lui-même, dont la NV-A tirait les ficelles et tentait de cacher des informations pour éviter le contrôle parlementaire. Chacun a donc son bouc-émissaire et il est évident qu'aucune des parties prenantes n'est totalement innocente quant à la non-transparence du dossier. Un élément à garder à l'esprit cependant est la période durant laquelle le dossier s'est déroulé. En effet, nous sommes dans une société de la vitesse ou l'information et l'accès à celle-ci sont quasiment instantanées, cela couplé à une

¹²³ Annexe 7

hypermédiatisation des affaires politiques amène forcément à de la désinformation ou des « *fake-news* ». N'importe quel rebondissement a été médiatisé et repris des dizaines de fois dans la Presse, et pas forcément la Presse spécialisée, ce qui a pu donner au dossier une image très négative. Evidemment il ne faut pas négliger le fait que cela reste un dossier très important financièrement parlant et que cela implique d'un côté que chaque partie va avoir son point de vue dessus, mais aussi et surtout, que les parlementaires se doivent de contrôler au mieux toutes ses facettes afin d'éviter les mauvaises surprises et s'assurer que l'argent public soit utilisé correctement.

6. Conclusion générale

L'objectif de ce travail de fin d'études était de répondre à la question « Que fut le processus de décision autour du remplacement des F-16 belges, et quels furent les enjeux des différents intervenants ? ». La question étant de comprendre quels étaient les arguments décisifs, les différents facteurs et variables qui ont poussé les acteurs à préférer une alternative plutôt qu'un autre.

Pour commencer, il était essentiel de comprendre le contexte et les raisons qui ont amené à faire le choix pour le Gouvernement belge de remplacer la flotte actuelle. La partie historique a permis de retracer les événements et de mettre en lumière les spécificités de RFPG et du processus en lui-même.

L'analyse des entretiens a montré plusieurs choses : tout d'abord, il y a pour chaque argument une scission assez marquée entre d'un côté les militaires et les industriels, et de l'autre les parlementaires. En ce qui concerne les relations stratégiques, chacun, sans compter les citoyens qui ne voient pas l'intérêt des avions dans celles-ci, est d'avis que la Belgique reste alliée avec une autre puissance, que ça soit les États-Unis ou l'UE. L'Union, bien que privilégiée par la majorité des acteurs interrogés, reste tout de même à ce jour pas assez aboutie au niveau de la coopération en matière de Sécurité-Défense. La question reste de savoir si le choix d'un avion européen aurait pu accélérer cette dynamique, alors que de multiples pays européens ont déjà opté pour le F-35.

La partie traitant des capacités de l'avion est aussi marqué par une opposition entre les militaires et industriels d'un côté et les parlementaires de l'autre. Les premiers faisant grandement confiance en les capacités et l'opérabilité de l'avion malgré les critiques et défaillances recensées. Si le F-35 a été choisi, c'est car il a gagné haut-la-main la compétition : quels que soient les critères, il a toujours été en avance de l'Eurofighter des Britanniques. Les parlementaires ont une approche plus critique et pessimiste, craignant de ne pas recevoir des avions d'assez bonne qualité. Ce qui lie donc les deux groupes est l'importance qu'ils donnent à la qualité de l'avion. Il faut que celui-ci soit efficace et qu'il soit assez interopérable pour mener à bien des missions en coopération avec d'autres pays.

Ce qui amène à un clivage réel est l'enjeu occasionné par la capacité pour la Belgique de transporter des bombes nucléaires. D'un côté, les militaires ainsi que les membres du MR comme monsieur Reynders sont convaincus qu'il faut la maintenir, d'une part pour préserver le principe de dissuasion dans un monde où l'insécurité règne, et de l'autre pour pouvoir conserver nos avantages en tant que membres de l'OTAN, et ce malgré le manque d'investissement de la Belgique dans le domaine de la Défense. A l'inverse, les membres d'Ecolo, du PTB, du Cdh et plus modérément du PS prônent une dénucléarisation, jugeant que les armes nucléaires sont bien trop dangereuses pour avoir un quelconque intérêt pour la société. Le fait est que dans le RFGP, cette capacité ne représentait pas un critère formel, et n'a donc pas joué officiellement dans le processus de décision. L'avion choisi en étant capable, la question se pose donc a posteriori : doit-on continuer à garder le transport d'armes nucléaires opérationnel ?

Lors de la partie concernant le budget et les retombées économiques, deux visions opposées ont été recensées. Une partie des acteurs estime que le budget consacré au renouvellement de la flotte, bien qu'un prix conséquent, est un prix nécessaire. Il faut remplacer la flotte pour garder une force aérienne assez développée technologiquement. Le budget, selon les militaires, a d'ailleurs été extrêmement bien géré, et aucune mauvaise surprise n'est survenue. Ils espèrent même pouvoir réduire les coûts grâce à l'effet de production de masse. A l'inverse, certains acteurs ne veulent tout simplement pas dépenser de l'argent qui pourrait être alloué à d'autres domaines bénéficiant plus directement aux citoyens. Le fait que les retombées économiques soient incertaines dû au contexte des ESI ne réjouit pas non plus les parlementaires, mais ce point-là n'effraie nullement les industriels qui sont certains que des contrats avec des entreprises belges seront amenés à se concrétiser dans le futur.

Finalement, la question de la transparence a été abordée. Cet aspect a été contesté longuement au travers de nombreux « flous » lors du processus malgré son apparente clarté. D'après plusieurs des acteurs interrogés, le RFGP était une forme de marché public très clair étant donné que les documents étaient accessibles au public. Le problème ne résidait pas dans l'application de ce RFGP mais dans le choix des critères-mêmes qui étaient pour certains biaisés en faveur de l'option Américaine. Pour les militaires, c'est plutôt à cause des jeux politiques de la part des différents partis et du Gouvernement que le dossier en est arrivé

à être aussi clivant et médiatisé. Toutefois, selon madame Fernandez du PS et madame Jadin du MR, le problème venait d'avantage du Gouvernement qui ne respectait pas totalement le pouvoir de contrôle de Parlement. Il faut aussi remarquer l'influence de la médiatisation qui a certainement exacerbé l'impact des événements et du dossier.

En conclusion, on peut comprendre plusieurs choses de l'analyse des enjeux des acteurs : la première est que ce n'est la question du choix de l'avion en tant quel tel qui a le plus importé lors de cet achat, mais la question de savoir pourquoi on doit acheter de nouveaux avions. La nécessité pour la Belgique de posséder une flotte d'avions de combat n'est pas comprise par tous, étant donné leur corrélation à la guerre, ce qui leur donne une connotation négative. Le mouvement « Pas d'Avions de Chasse » en est un très bon exemple. Le deuxième constat que l'on peut faire est la réticence de certains d'être redevable ou assujetti aux États-Unis. Tandis que d'autres voient cette alliance comme bénéfique, une plus grande européanisation serait privilégiée par de nombreux acteurs.

La réponse à la question de recherche peut sembler simple mais il est évident que les enjeux principaux des acteurs sont totalement déterminés par leur point de vue et leurs intérêts. Un pilote va être enclin à préférer le choix du meilleur avion possible techniquement et technologiquement. Un industriel va privilégier l'avion qui rapporte le plus de contrats à l'industrie belge et ainsi de suite. Il n'y aura donc jamais de « bon choix », tout dépend du point de vue. Le tout est que les différents acteurs puissent faire des compromis et comprennent les différents enjeux d'un dossier de cette importance budgétaire, technologique et idéologique.

Pour terminer ce travail, il faut revenir sur les différentes limites qui ont accompagné la recherche. Premièrement, il n'a pas été possible d'interroger de membres de la NV-A, qui auraient sûrement pu éclaircir les zones de flou entourant leur relation au Parlement fédéral. Il est aussi certain que pouvoir consulter les débats ayant eu lieu à la Commission des Achats militaires aurait amené de nouveaux éléments, mais dû à sa nature non-publique, cela n'était pas possible. Enfin, il faut noter que ce dossier n'est pas encore tout à fait clos, il serait donc intéressant de revenir sur le sujet lorsque les avions seront arrivés en Belgique et qu'ils auront eu le temps de « faire leurs preuves », afin de confirmer ou infirmer les suppositions des multiples acteurs.

7. Références bibliographiques

7.1. Ouvrages

1. CARDOT Patrice, MERINDOL Valérie, W. VERSAILLES David, La recherche et la technologie, enjeux de puissance, Economica, 2003, 330 p. ;
2. GRANDJEAN Geoffrey, Guide de la rédaction du mémoire, Université de Liège, Département de Sciences Politiques, 2014, 120 p. ;

7.2. Articles Scientifiques

1. BERNARD Nicolas B., « La procédure de remplacement des F16 : entre transparence et opacité », *Revue Belge de Droit Constitutionnel*, 2019, Vol. 2019, n°2, pp. 161-200 ;
2. BIAUMET Gilles, WASINSKI Christophe, « Remplacement des F-16 : la construction d'un besoin en matière d'armement », Note d'analyse Stratégique, le 20 avril 2015, 16 p. ;
3. DUMOULIN André, HENROTIN Joseph, STRUYS Wally, « Le remplacement des F-16 belges : une analyse exploratoire », *Revue militaire Suisse, Réseau Multidisciplinaire d'études stratégiques*, 15 août 2015, 62 p. ;
4. DUMOULIN André, « L'enjeu nucléaire du remplacement des F-16 », *L'Echo*, Bruxelles, 11 avril 2018 ;
5. DUMOULIN André, « Le remplacement du F-16 : la dimension nucléaire », *Revue de Défense nationale*, Paris, juillet-septembre 2015 ;
6. DUMOULIN André, MOYSE Vincent, « Le processus décisionnel belge en matière d'opérations civilo-militaires », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, vol. 2086-2087, no. 1-2, 2011, pp. 5-64.
7. JACQUIN Denis, « Le remplacement des F-16 belges- Processus et enjeux », *Les rapports du GRIP*, le 6 septembre 2017, n°2017/6, 44 p. ;
8. JACQUIN Denis, « Remplacement des F-16 : complications juridiques et diplomatiques », *Eclairage du GRIP*, le 11 décembre 2017 ;

9. « Le remplacement des avions de combat de la force aérienne belge », CRISP, Courrier hebdomadaire du CRISP, 1975/24, n° 690, pp. 1-21 ;

7.3. Documentation officielle

1. Flight International, World Air Forces 2020 (Document reprenant les différentes flottes aériennes dans le monde) ;
2. Ministère de la Défense Belge, La vision stratégique pour la Défense, Bruxelles, le 29 juin 2016 ;
3. Institut Royal Supérieur de Défense, “Mise à jour de la vision stratégique 2030 : Recommandations”, Louvain, juin 2021 ;
4. Ministère de la Défense Belge, “Air Combat Capability Program : Request for Government Proposal”, Bruxelles, le 22 mars 2017 ;
5. OTAN, Communiqué de Presse : Les dépenses de défense des pays de l’OTAN (2013-2020) , Division Diplomatie publique, le 16 mars 2021 ;
6. SPF Economie, “Les intérêts belges dans le domaine de la politique de la Défense et de la sécurité”, Conseil des ministres, Bruxelles, le 28 octobre 2016, disponible à l’adresse suivante : <https://economie.fgov.be/fr/themes/entreprises/secteurs-specifiques/defense>

7.4. Sites internet

1. Ailes Militaires Belges, « F-16 Multinational Fighter Program », 2015, disponible à l’adresse suivante : https://www.ailes-militaires-belges.be/index.php?option=com_content&view=article&id=496&Itemid=1612&lang=fr (consulté le 7 mars 2021) ;
2. Avions Légendaires, « Contrat d’achat des F-16 par la Belgique, le marché du siècle ! », le 2 mars 2018, disponible à l’adresse suivante : <https://www.avionslegendaires.net/2018/03/actu/contrat-dachat-des-f-16-par-la-belgique-le-marche-du-siecle/> (consulté le 10 mars 2020) ;

3. CNAPD, Plateforme Nationale Pas d'avions de Chasse, 27 novembre 2014, disponible à l'adresse suivante : <http://www.cnapd.be/plateforme-nationale-pas-davions-de-chasse/> (consulté le 11 juin 2021) ;
4. CNAPD, La Belgique peut-elle réellement justifier l'achat de 34 chasseurs-bombardiers ? , le 19 avril 2016, disponible à l'adresse suivante : <http://www.cnapd.be/belgique-reellement-justifier-lachat-de-34-chasseurs-bombardiers/> (consulté le 11 juin 2021) ;
5. F-35 Lightning II, The F-35 for Belgium, disponible à l'adresse suivante : <https://www.f35.com/f35/global-enterprise/belgium.html> (consulté le 7 juillet 2021) ;
6. Mil. Be, La Défense, « Nos missions », disponible à l'adresse suivante : <https://www.mil.be/fr/nos-missions> (consulté le 17 mars 2021) ;
7. OTAN, « Le financement d l'OTAN », disponible à l'adresse suivante : https://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics_67655.htm (consulté le 11 juin 2021)

7.5. Lois et traités

1. Article 356 (ex-article 296 TCE) Version consolidée du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne, fait à Rome le 25 mars 1975 ;
2. Directive 2009/81/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009, 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, et modifiant les directives 2004/17/CE et 2004/18/CE ;
3. Memorandum of Understanding between the government of the United States and the governments of Belgium, Denmark, the Netherlands and Norway relating to the procurement and the production of the F-16 aircraft, signé le 9 juin 1975 par le ministre de la Défense Paul Vanden Boeynants ;
4. Traité de l'Atlantique Nord, fait à Washington le 4 avril 1949 ;

7.6. Documents Parlementaires

1. Audition sur la prospection organisée par la Défense belge dans le cadre du dossier du remplacement des avions de chasse F-16, avec le colonel Harold Van Pee, chef du bureau Air Combat Capability Program auprès de l'État-major de la Défense, Commission de la Défense Nationale, Ch., 20 avril 2016, dOC54 1782/001 ;
2. Compte rendu analytique de l'audition sur le Dossier concernant le remplacement des avions F-16 de la composante Air : questionnaires de matériel, Commission de la Défense Nationale, Ch., le 18 avril 2018, COM 871 ;
3. Compte rendu analytique de la Commission de la Défense Nationale, La Chambre des Représentants, le 22 avril 2015, COM 143 ;
4. Compte rendu analytique de la Commission de la Défense Nationale, La Chambre des Représentants, le 5 juillet 2017, COM 703 ;
5. Compte rendu analytique de la Commission de la Défense Nationale, La Chambre des Représentants, le 4 octobre 2017, COM 743 ;
6. Compte rendu analytique de la Commission de la Défense Nationale, La Chambre des Représentants, le 20 décembre 2017, COM 788 ;
7. Compte rendu analytique de la Commission de la Défense Nationale, La Chambre des Représentants, le 7 février 2018, COM 815 ;
8. Compte rendu analytique de la Commission de la Défense Nationale, La Chambre des Représentants, le 27 juin 2018, COM 936 ;
9. PIRLOT Sébastien, VAN MECHELEN Dirk, « Échange de vues sur la demande préparatoire d'informations envoyée par la Défense belge à des agences étatiques étrangères dans le cadre du dossier du remplacement des avions F-16 », Rapport, Commission de la Défense, Chambre des Représentants, p. 6 ;
10. Proposition de Résolution visant à inclure impérativement le remplacement des F-16 décidé par le gouvernement dans une véritable politique européenne de la défense et de la sécurité, Sébastien Pirlot et Julie Fernandez Fernandez et consorts, Ch., 24 octobre 2017, DOC 54 2737/001 ;

7.7. Articles de Presse

1. Air et Cosmos, « Remplacement des F-16 : Boeing renonce », Défense, 2017, disponible à l'adresse suivante : <https://www.air-cosmos.com/article/remplacement-des-f-16-boeing-renonce-5015> (consulté le 22 mars 2021) ;
2. Air Force Magazine, « USAF to Cut F-35 Buy in Future Years Defense Plan », le 14 mai 2021, disponible à l'adresse suivante : <https://www.airforcemag.com/usaf-to-cut-f-35-buy-in-future-years-defense-plan/> (consulté le 29 juin 2021) ;
3. A l'avant-Garde, « Les explications du contrat CaMo, un partenariat inédit entre les armées belge et française », le 15 novembre 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://defencebelgium.com/2018/11/15/les-explications-du-contrat-camo-un-partenariat-inedit-entre-les-armees-belge-et-francaise/> (consulté le 11 juin 2021) ;
4. BFM Business, « Le F35 Américain affiche toujours des « défaillances critiques », Economie, le 15 février 2021, disponible à l'adresse suivante : https://www.bfmtv.com/economie/le-f35-americaain-affiche-toujours-des-defaillances-critiques_AN-202102150196.html (consulté le 29 juin 2021) ;
5. FMV, « Sweden declines belgian RFI for new fighter jet », le 11 juillet 2017, disponible à l'adresse suivante : <https://www.blogbeforeflight.net/2017/07/sweden-declines-belgian-rfi-for-new-fighter-jet.html> (consulté le 25 mars 2021) ;
6. L'Echo, STRUYS Wally : Réflexions d'un économiste sur le dossier des F-16, le 27 mars 2018 ;
7. Le Monde, « Armement : Boeing renonce au marché des chasseurs bombardiers belges », Economie, le 5 mai 2017, disponible à l'adresse suivante : https://www.lemonde.fr/economie/article/2017/05/05/armement-boeing-renonce-au-marche-des-chasseurs-bombardiers-belges_5122683_3234.html (consulté le 22 mars 2021) ;
8. Les Echos, « Avions de chasse : l'envol du F-35 », Aéronautique-Défense, le 31 décembre 2019, disponible à l'adresse suivante : <https://www.lesechos.fr/industrie-services/air-defense/avions-de-chasse-lenvol-du-f-35-1159720> (consulté le 17 mars 2021) ;
9. Le Soir, « Défense : des parlementaires veulent revoir le contrat des F-35 », société, le 1 mars 2021, disponible à l'adresse suivante :

- <https://plus.lesoir.be/358049/article/2021-03-01/defense-des-parlementaires-veulent-revoir-le-contrat-des-f-35> (consulté le 29 juin 2021) ;
10. Le Soir, « F-16 gate » : le ministre de la Défense annonce la réintégration de quatre hauts gradés de l'armée de l'air », Belga, le 14 avril 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://plus.lesoir.be/151023/article/2018-04-13/f-16-gate-le-ministre-de-la-defense-annonce-la-reintegration-de-quatre-hauts> (consulté le 4 mars 2021) ;
 11. Le Soir, « Le choix du F-35, un long parcours semé d'embûches », Belgique/ société, le 24 octobre 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://plus.lesoir.be/186444/article/2018-10-24/le-choix-du-f-35-un-long-parcours-seme-dembuches> (consulté le 13 mai 2021) ;
 12. Le Soir, « Remplacement des F-16: Steven Vandeput estime que «la proposition française est exclue», Belga, le 22 juin 2018, disponible à l'adresse suivante : <https://plus.lesoir.be/164088/article/2018-06-22/remplacement-des-f-16-steven-vandeput-estime-que-la-proposition-francaise-est> (consulté le 25 mars 2021) ;
 13. Metro, « Une pétition contre le remplacement des F-16 belges envoyée au président de la chambre », Actualités, le 8 novembre 2016, disponible à l'adresse suivante : <https://fr.metrotime.be/actualite/une-petition-contre-le-remplacement-des-f-16-belges-envoyee-au-president-de-la> (consulté le 11 juin 2021) ;
 14. News Read Online, « Former US Secretary of Defense calls the F-35 a piece of shit », Science, technology and technology news, le 23 janvier 2021, disponible à l'adresse suivante : <https://newsreadonline.com/former-us-secretary-of-defense-calls-the-f-35-a-piece-of-shit/> (consulté le 29 juin 2021) ;
 15. Opex 360, « Boeing aurait l'intention de se retirer de l'appel d'offres lancé par la Belgique pour remplacer ses F-16 », Forces Aériennes/Industrie, le 19 avril 2017, disponible à l'adresse suivante : <http://www.opex360.com/2017/04/19/boeing-aurait-lintention-de-se-retirer-de-lappel-doffres-lance-par-la-belgique-pour-replacer-ses-f-16/> (consulté le 22 mars 2021) ;
 16. Opex 360, « Si elle choisit le F-35, la Belgique ne pourra pas participer au projet d'avion de combat franco-allemand », Europe/forces Aériennes, le 20 juillet 2018, disponible à l'adresse suivante : <http://www.opex360.com/2018/07/20/choisit-f-35-belgique-ne-pourra-participer-projet-davion-de-combat-franco-allemand/> (consulté le 25 mars 2021) ;

17. RTBF, « Le gouvernement Michel pour le remplacement des F-16 », Belga News, le 8 octobre 2014, disponible à l'adresse suivante : https://www.rtb.be/info/belgique/detail_le-gouvernement-michel-pour-le-remplacement-des-f-16?id=8373611 (consulté le 7 mars 2021)
18. RTBF, « Les F-16 belges encore loin d'avoir atteint leur durée de vie maximale », Belga News, le 7 septembre 2015, disponible à l'adresse suivante : https://www.rtb.be/info/belgique/detail_les-f-16-belges-ont-entre-4184-et-5811-heures-de-vol-sur-un-maximum-de-8000?id=9073303 (consulté le 7 mars 2021)
19. RTBF, « Remplacement des F-16 : tout comprendre en cinq questions », Belgique, le 22 mars 2018, disponible à l'adresse suivante : https://www.rtb.be/info/belgique/detail_remplacement-des-f-16-tout-comprendre-en-cinq-questions?id=9873909 (consulté le 25 mars 2021)

7.8. Sources orales

1. Entretien avec Harold Van Pee, par visioconférence, le 26 avril 2021
2. Entretien avec Julie Fernandez Fernandez, par visioconférence, le 29 avril 2021
3. Entretien avec Steven Lauwereys, par visioconférence, le 27 mai 2021
4. Entretien avec Georges Heeren, par visioconférence, le 3 juin 2021
5. Entretien avec Daniel Van de Ven, Bruxelles, le 8 juin 2021
6. Entretien avec Guillaume Defossé, Bruxelles, le 14 juin 2021
7. Entretien avec Kattrin Jadin, par visioconférence, le 8 juillet 2021

8. Annexes

Annexe 1 : Entretien réalisé avec Harold Van Pee (retranscription)

Annexe 2 : Entretien réalisé avec Julie Fernandez (retranscription)

Annexe 3 : Entretien réalisé avec Steven Lauwereys (retranscription)

Annexe 4 : Entretien réalisé avec Georges Heeren (retranscription)

Annexe 5 : Entretien réalisé avec Daniel Van de Ven (retranscription)

Annexe 6 : Entretien réalisé avec Guillaume Defossé (retranscription)

Annexe 7 : Entretien réalisé avec Katrin Jadin (retranscription)

Annexe 8 : Les IES et les KETA (éléments théoriques supplémentaires)

Annexe 9 : Une rancune courte ? (analyse supplémentaire)

Annexe 10 : La place des pilotes (analyse supplémentaire)

Annexe 11 : Daniel Van de Ven, du lobbyisme au Parlement ?

Annexe 12 : Liste des abréviations