



GROUPE DE RECHERCHE
ET D'INFORMATION
SUR LA PAIX ET LA SÉCURITÉ

•
467 chaussée de Louvain
B – 1030 Bruxelles
Tél. : +32 (0)2 241 84 20
Fax : +32 (0)2 245 19 33
Courriel : admi@grip.org
Internet : www.grip.org
Twitter : @grip_org
Facebook : GRIP.1979

Le Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité (GRIP) est un centre de recherche indépendant fondé à Bruxelles en 1979.

Composé de vingt membres permanents et d'un vaste réseau de chercheurs associés, en Belgique et à l'étranger, le GRIP dispose d'une expertise reconnue sur les questions d'armement et de désarmement (production, législation, contrôle des transferts, non-prolifération), la prévention et la gestion des conflits (en particulier sur le continent africain), l'intégration européenne en matière de défense et de sécurité, et les enjeux stratégiques asiatiques.

En tant qu'éditeur, ses nombreuses publications renforcent cette démarche de diffusion de l'information. En 1990, le GRIP a été désigné « Messenger de la Paix » par le Secrétaire général de l'ONU, Javier Pérez de Cuéllar, en reconnaissance de « Sa contribution précieuse à l'action menée en faveur de la paix ».



Le GRIP bénéficie du soutien du Service de l'Éducation permanente de la Fédération Wallonie-Bruxelles.

NOTE D'ANALYSE – 20 avril 2015

BIAUMET Gilles et WASINSKI Christophe.
Remplacement des F-16 : la construction d'un besoin en matière d'armement, Note d'Analyse du GRIP, 20 avril 2015, Bruxelles.

<http://www.grip.org/fr/node/1682>



NOTE D'ANALYSE

Remplacement des F-16 : la construction d'un besoin en matière d'armement

Par Gilles Biaumet et Christophe Wasinski

20 avril 2015

Résumé

Cette Note d'Analyse revient sur la question de l'opportunité du renouvellement des chasseurs-bombardiers de la composante air de la Défense belge, présentée comme une évidence dans l'accord de gouvernement 2014. La note met en exergue l'enracinement, dans le paysage politique belge, de représentations véhiculées par certaines structures industrielles et militaires ainsi que des discours stratégiques qui, tous, contribuent à la construction d'une perception de besoin en matière d'armement.

Abstract

Replacing the F-16 fighter fleet: the construction of a need in matters of Belgian armament

This Analysis addresses again the question of the appropriateness of the renewal of the Belgian Air Defence F-16 fighter fleet, which is framed as obvious in the coalition agreement of 2014. The note highlights how representations conveyed by certain industrial and military structures are rooted into the Belgian political landscape, and how strategic discourses, too, contribute to the construction of a perceived need in terms of armaments.

Introduction

Cette Note d'Analyse a pour objectif d'expliquer comment le projet de remplacement des chasseurs-bombardiers F-16 datant de la fin des années 1970 s'est imposé dans la sphère publique et politique belge.

Contrairement à ce que d'aucuns pourraient penser, l'affirmation selon laquelle la Belgique a encore besoin d'une flotte de chasseurs-bombardiers destinée à mener des interventions et contribuer à la dissuasion au sein de l'OTAN n'est absolument pas une évidence¹. Les arguments en faveur du non-remplacement sont d'ailleurs nombreux. Évoquons-en trois particulièrement importants.

Citons pour commencer le fait qu'un tel remplacement s'avérerait extrêmement onéreux, et se ferait donc au dépend d'autres dépenses potentiellement plus utiles². Jusqu'à présent, en matière de prix, la critique s'est focalisée sur l'appareil *Lockheed Martin F-35 Joint Strike Fighter*. Toutefois, selon les dires des experts, l'ensemble des cinq appareils évalués par la Défense nationale sont coûteux³. La question des coûts n'est par ailleurs pas uniquement liée à l'achat. L'entretien et l'utilisation des chasseurs-bombardiers modernes sont également une source d'importantes dépenses⁴. Sans compter le fait que de nouveaux appareils pourraient entraîner des dépenses supplémentaires moins « visibles », par exemple en matière d'adaptation des infrastructures⁵.

Évoquons ensuite le fait que l'utilité stratégique et opérationnelle de ces appareils peut également être mise en question. L'acquisition de nouveaux avions a surtout été présentée par la Défense comme essentielle au maintien d'une politique étrangère et de sécurité interventionniste (ou « expéditionnaire », pour reprendre le terme des militaires). Or, le bilan global de ces interventions militaires depuis la fin de la Guerre froide, et plus encore depuis les années 2000, est de plus en plus largement remis en question⁶. Loin de créer les conditions nécessaires à la stabilisation, les interventions en Afghanistan, en Irak ou encore en Libye ont au contraire contribué à l'extension des foyers de tensions.

Enfin, il convient de rappeler que certains États disposent de forces aériennes très limitées. Nous ne faisons pas uniquement référence ici à des pays dits « en voie de développement », qui ne seraient pas en mesure d'acheter du matériel militaire très sophistiqué. Nous pensons principalement au cas de l'Autriche. De par sa taille et son niveau de richesse, la comparaison avec la Belgique n'est pas totalement aberrante.

-
1. La question de la dissuasion nucléaire ne sera pas abordée ici mais il serait certainement intéressant d'y revenir dans les mois qui suivent. Des prises de position publiques et politiques sont attendues sur le sujet.
 2. L'argument financier a très bien été mis en évidence par la CNAPD. Voir la plate-forme : « [Pas d'avions de chasse](#) ».
 3. Conversation avec un expert, novembre 2014.
 4. « [L'entretien du F-35 risque de torpiller le budget de la Défense](#) », *La Libre et Belga*, 5 janvier 2015.
 5. Conversation avec un expert, novembre 2014.
 6. Barbara Delcourt, Christian Olsson et Christophe Wasinski, « [Le piège de la routine interventionniste](#) », *La Libre*, 24 septembre 2014, p. 54-55. Sur le cas de Daech en Irak, voir également : Pierre-Jean Luizard, *Le piège Daech. L'État islamique ou le retour de l'Histoire*, Paris, La Découverte, 2015.

Or, les missions de la force aérienne autrichienne sont essentiellement limitées à la « police de l'air » (« *Luftraumüberwachung* »)⁷. Ce pays n'a donc pas jugé bon de se doter d'une importante flottille de chasseurs-bombardiers capable d'intervenir à travers le monde. L'Autriche, pays d'environ 8,5 millions d'habitants, a ainsi acquis quinze *Eurofighter Typhoon* en 2003 (soit en moyenne un appareil pour 560 000 habitants)⁸. Par comparaison, la composante aérienne belge compte actuellement 54 F-16 pour un pays de 11,2 millions d'âmes (soit un appareil pour 207 000 habitants). Côté belge encore, on parle d'une quarantaine d'appareils pour remplacer les F-16, pour un territoire deux fois et demi moins étendu que l'Autriche. Et pour cause, la concentration des missions de la force aérienne autrichienne en police de l'air implique que les avions de cet État sont surtout destinés à accompagner les éventuels gros porteurs civils qui auraient pu s'égarer dans l'espace national. Malgré cela, il ne nous semble pas que l'Autriche⁹ soit fondamentalement moins en sécurité que la Belgique. Si l'Autriche proclame sa neutralité dans sa Constitution et n'est, en conséquence, pas membre de l'OTAN, son rôle comme contributeur à la paix et à la sécurité internationale n'est pas non plus à remettre en cause.

Dans cette analyse, nous cherchons à prendre du recul par rapport à l'interprétation qui met l'accent sur l'existence de raisons « objectives » justifiant le remplacement des F-16. En lieu et place, nous proposons de décrypter et de critiquer les rouages qui, sur le long terme, ont contribué à rendre pensable et possible le lancement par la Défense nationale d'une procédure d'acquisition de nouveaux chasseurs-bombardiers. Plus précisément, nous soutenons que la décision de remplacer les F-16 doit être éclairée par la conjonction de trois dynamiques, emboîtées les unes dans les autres. D'une part, il y a l'apparition d'un marché industriel et militaire international mû par des impératifs productifs et mercantiles en matière d'armements modernes (1). Il y a ensuite une série de représentations ou de mythes qui magnifient le rôle de la puissance aérienne, masquant ses très nombreux échecs, dans les interventions extérieures (2). Ces représentations et mythes sont élaborés par des officiers et des experts arc-boutés au marché industriel et militaire. Il y a enfin, au niveau belge, le rôle « d'entrepreneurs politiques » (3). Ceux-ci sont des hommes politiques, des militaires et des industriels qui ont introduit et justifié dans le débat public la nécessité du remplacement des F-16, en prenant bien entendu appui sur l'existence du marché international industriel et militaire et sur la mythologie de la puissance aérienne¹⁰. Autrement dit, même si une minorité parmi la population belge¹¹ soutient ce remplacement et que des associations et partis politiques (dans l'opposition) contestent cette décision, le remplacement des F-16 a pu être présenté, sur le principe, comme « allant de soi » au sein du pouvoir exécutif. De concert, les processus et acteurs évoqués ont contribué à faire de la possession de chasseurs-bombardiers un

7. Voir à ce propos : « [Fünf Jahre Eurofighter: 4.500 Flugstunden seit 2008](#) », *Der Standard*, 11 juillet 2012 ; « [Bundesheer könnte Luftraumüberwachung auslagern](#) », *Die Presse*, 21 juin 2014 ; Merci à Stefan Waizer pour ces informations.

8. Acquisition qui ne s'est pas déroulée sans certaines controverses. Voir « [Problème de composant sur l'Eurofighter – Autriche](#) », *Reuters*, 1^{er} octobre 2014.

9. « [Fiche d'Information de l'État : Autriche](#) », Réseau de recherche sur les opérations de paix, non daté.

10. Voir Howard Becker, *Outsiders. Études de sociologie de la déviance*, Paris, Métailié, 1985, p. 171-188.

11. Le *Vlaams Vredesinstituut* concluait sur les résultats du Stemtest 2014 de l'Université d'Anvers que moins d'un Belge sur quatre était favorable au remplacement des avions de combat. Voir « [Opinies over de aankoop van nieuwe gevechtsvliegtuigen voor Defensie](#) », *Vlaams Vredesinstituut FactSheet*, juin 2014.

« sens commun »¹². Dans le texte qui suit, nous cherchons à décrire les principales étapes de la mise en place de ce sens commun et de son intégration en Belgique.

Ajoutons pour terminer que le remplacement des F-16 est un processus en cours. Nul ne sait précisément s'il aboutira ou non, ni ce qui en ressortira précisément. Bien entendu, la procédure est déjà bien lancée. Mais elle n'est pas à l'abri d'éventuels contrecoups. La présente analyse, insistons sur ce point, vise à expliciter « comment nous en sommes arrivé ici ». Elle n'a pas pour objectif de prédire ce qu'il adviendra du dossier du remplacement du F-16 à moyen et long terme.

1. Aux origines du marché de l'armement moderne

Le dossier du remplacement du F-16 en Belgique ne saurait se comprendre sans référence à l'existence d'un marché international de l'armement moderne. Précisons d'emblée que nous utilisons le terme marché avec une certaine souplesse. Il n'est pas question ici d'un marché parfait, les interventions politiques et la corruption jouant un rôle fort important dans le secteur de l'armement¹³. Par marché, nous entendons alors et en tous les cas la mise en place d'un système d'échange internationalisé dans lequel la recherche du profit est centrale. Dans le domaine des avions à réaction, ce système se met en place lors de la Guerre froide. En voici résumées les principales étapes.



Cimetière d'avions de combat obsolètes dans une base de l'US Air Force en Arizona
(crédit : [Davis-Monthan Air Force Base](#))

Entre 1945 et 1955 environ, les États-Unis et la Grande-Bretagne disposent d'importants surplus de matériel militaires dont une bonne part date de la Seconde Guerre mondiale¹⁴. Ces surplus sont composés d'avions de chasse, de navires, de chars, d'armes légères ou encore de munitions. La politique des États-Unis et de la Grande-Bretagne consiste au départ à donner leurs équipements à leurs alliés. Vers le milieu des années 1950, Américains et Britanniques commencent à penser qu'il est temps de vendre ces équipements – ceux qui sont neufs comme ceux qui sont obsolètes pour leurs propres forces armées –, les récipiendaires étant désormais considérés comme économiquement capables de payer.

C'est aux alentours de cette époque que le *Military Aid Program* s'institutionnalise aux États-Unis. Il permet aux différentes branches des forces armées de revendre du matériel, dont elles n'ont plus besoin, à des États étrangers. Ce programme est d'autant plus

12. En ce sens, nous transposons dans notre domaine la démarche critique de Loïc Wacquant sur l'apparition d'un « sens commun pénitencier » ; voir Loïc Wacquant, *Les prisons de la misère*, Paris, Raison d'Agir, 1999, 189 p.

13. Jean Guisnel, *Armes de corruption massive. Secrets et combines des marchands de canon*, Paris, La Découverte, 2011, 396 p.

14. George Thayer, *The War Business. The International Trade in Armaments*, New York, Simon & Schuster, 1969, p. 39.

intéressant pour les militaires qu'il n'est pas directement soumis à un contrôle budgétaire du Congrès. Les militaires ont donc une plus grande latitude pour user de ces ressources. C'est aussi au cours des années 1950 que commence à se généraliser la pratique des co-productions de matériel américain sophistiqué avec l'Europe¹⁵.

Comme certains États européens ne peuvent s'acheter directement – et donc en dollars – les équipements les plus récents et les plus onéreux, ce mécanisme s'impose comme une solution « gagnant-gagnant ». D'une part, les États-Unis – s'ils ne reçoivent pas autant d'argent que pour la vente des produits finis – perçoivent des royalties ; d'autre part, les Européens parviennent ainsi à faire entrer dans leurs arsenaux des appareils et des missiles récents.

Le système mis en place se renforce dès la fin de la Seconde Guerre mondiale et s'approfondit avec la guerre du Vietnam¹⁶. Le financement de ce conflit est en effet problématique pour l'administration américaine. Convaincu qu'il y a là une opportunité à saisir afin de restaurer la balance des paiements, le Département du Commerce des États-Unis se montre très en faveur de la vente d'armements. Concrètement, les Américains utilisent deux dispositifs pour écouler leur production. Tout d'abord, ils tentent de se montrer compétitifs : il est effectivement parfois plus facile pour eux de proposer des prix intéressants dès lors que certains matériels sont achetés en grandes quantités par le Pentagone, faisant ainsi baisser les prix. Ensuite, ils exercent des pressions politiques. Ceci a particulièrement été le cas avec l'Allemagne de l'Ouest dans les années 1960¹⁷. Les Américains ont en quelque sorte monnayé leurs garanties de sécurité (c'est-à-dire le maintien d'importantes forces militaires en Europe) auprès de la RFA contre l'achat de matériel militaire à des entreprises américaines, entre autres des chasseurs-bombardiers F-104¹⁸. Outre le fait que cette situation provoqua un scandale politique grave en Allemagne, elle contribua à créer un état de surarmement pour cet État. En conséquence, l'Allemagne décida de céder ou revendre ses surplus (entre autres à Israël)¹⁹. En résumé, l'attitude américaine favorisa la prolifération des armements conventionnels, y compris des chasseurs-bombardiers à réaction.

La dynamique mise en place durant les années 1950 et 1960 connaît une accélération au début des années 1970 avec les présidences de Richard Nixon et de Gerald Ford aux États-Unis. C'est un mélange de considérations stratégiques et économiques qui poussent les Américains à promouvoir davantage encore la vente de matériel militaire. Sur le plan stratégique, les États-Unis se retirent du Vietnam et tentent de définir une nouvelle doctrine, dite « doctrine Nixon », qui consiste à renforcer leurs alliés pour que ceux-ci assurent eux-mêmes leur sécurité. Autrement dit, en lieu et place d'importants déploiements de soldats américains au sol, les États-Unis désirent donner – ou vendre – à leurs alliés des formations et du matériel. Sur le plan économique, l'objectif est de réduire le déficit commercial et de donner de l'emploi aux travailleurs américains. Vendre à l'étranger est aussi le moyen de compenser une réduction de la demande du Pentagone liée à la fin de la guerre du Vietnam. Pour certains analystes, ce commerce international acquiert aussi une fonction dans le processus de modernisation (en cours d'accélération) des forces armées américaines. Les ventes à l'étranger sont un moyen indirect de faire porter une partie des coûts relatifs à la recherche et au développement sur les autres

15. *Ibid.*, p. 181-182.

16. *Ibid.*, p. 194.

17. *Ibid.*, p. 223.

18. Russell Warren Howe, *Weapons. The International Game of Arms, Money and Diplomacy*, Londres, Abacus, 1981, p. 452-453.

19. Thayer, *op.cit.*, p. 223-224 ; Howe, *op. cit.*, p. 591-592.

États. Enfin, les ventes extérieures sont aussi pensées comme une solution pour faire baisser le coût des armements, du fait des économies d'échelle, au profit des forces armées américaines.

À la suite de Michael T. Klare, nous décelons une volonté d'aiguiser l'appétit des militaires à travers le monde pour les équipements américains. Les formations américaines destinées à ces militaires y contribuent d'ailleurs. Plus encore, l'argument des industriels américains est qu'acheter américain, c'est aussi « *acheter un partenaire politique* »²⁰. Enfin, il est également vrai que, du point de vue de l'acheteur, l'acquisition d'armement est parfois pensée comme un moyen d'obtenir ce qui est perçu comme d'intéressantes compensations (« *offset* »). Ces compensations ont la réputation d'être très variées.

Il est par exemple dit que la Belgique parviendra à écouler 14 000 mitrailleuses *FN Mag-58* (pour une valeur de 30 millions de dollars d'alors) aux États-Unis comme compensation dans le marché du F-16, au grand dam d'ailleurs de *Saco Defense*, le fabricant des mitrailleuses américaine M-60²¹.

Notons que, souvent, les compensations impliquent la fabrication locale de parties des appareils. Or, si la notion de fabrication locale peut sembler séduisante, la dispersion des lieux de production entraîne habituellement des surcoûts liés aux déplacements des pièces.

Avec le temps, on remarque que les marchands d'armes américains ne proposent plus uniquement des équipements sophistiqués aux Européens ou aux Canadiens mais aussi à des États comme le Japon, la Corée du Sud, Taiwan, l'Argentine, le Brésil, la Colombie, le Venezuela, le Chili ou encore l'Iran. Durant la seconde moitié des années 1970, le président Jimmy Carter tente certes de mettre un frein à ce processus, entre autres en ralentissant la diffusion d'armes considérées comme très sophistiquées²². Toutefois, sous la présidence de Ronald Reagan, on assiste à une relance générale du processus²³. De fait, en matière aéronautique, les spécialistes considèrent qu'une étape est franchie avec l'abandon, pour des raisons commerciales, du programme F-20 de Northrop. Le F-20 avait été conçu comme un appareil léger, principalement défensif (mais aussi capable de participer à des opérations contre-insurrectionnelles), bon marché et « idéalement » destiné à des États du Sud. En lieu et place, beaucoup d'États lui préféreront un appareil aux performances bien supérieures, et initialement réservé aux États-Unis et à leurs alliés de l'OTAN : le F-16²⁴.

Sur le long terme, le processus évoqué aura de multiples conséquences²⁵. Tout d'abord, la course aux armements contribua certainement à affaiblir l'URSS et ses alliés lors de la Guerre froide. Ensuite, la prolifération d'armes modernes exacerba des tensions régionales, par exemple entre l'Inde et le Pakistan ou au Proche et Moyen-Orient. Enfin, nombre d'équipements, pouvant être employés en mode contre-insurrectionnel, jouèrent aussi un rôle dans le renforcement de diverses dictatures. Enfin, il convient de souligner à quel point la dynamique évoquée est à l'origine d'un processus de

20. *Ibid.*, p. 13.

21. Howe, *op. cit.*, p. 155.

22. Lucy Wilson Benson, « Turning the Supertanker: Arms Transfer Restraint », *International Security*, vol. 3, n°4, printemps 1979, p. 3-17.

23. Michael T. Klare, « The Unnoticed Arms Trade: Exports of Conventional Arms-Making Technology », *International Security*, vol. 8, n°2, automne 1983, p. 68-90.

24. Anthony F. Jurkus, « Requiem for a Lightweight: The Northrop F-20 Strategic Initiative », *Strategic Management Journal*, vol. 11, n°1, janvier 1990, p. 59-68. Sur le processus d'acquisition du F-16, voir : Russell Warren Howe, *Weapons, op. cit.*, p. 584-587.

25. Klare, « Political Economy of U.S. Arms Sale », *loc.cit.*, p. 13-14.

normalisation des armements de haute-technologie, en particulier les chasseurs-bombardiers à réaction²⁶. Pour être complet, ajoutons que le processus rapidement décrit ici n'est pas dû aux seuls États-Unis. La France et la Grande-Bretagne y contribuèrent également à leurs mesures²⁷. Cependant, les États-Unis ont un rôle de premier plan dans la mise en place du système de diffusion mondial des armements modernes.

Après la fin de la Guerre froide, la réduction des budgets de défense affecte le fonctionnement du marché international de l'armement²⁸. En dépit de ce phénomène, la possession de chasseurs-bombardiers reste une norme pour la majorité des États. L'industrie, quant à elle, continue à réaliser des recherches et élaborer des nouveaux modèles d'appareils, tels que les F-22 et F-35 aux États-Unis.

2. La superstructure de la puissance aérienne

La diffusion des chasseurs-bombardiers modernes repose donc, dans une large mesure, sur l'existence d'une infrastructure économique qui a tout intérêt à écouler sa production à travers le monde. Le dispositif responsable de la diffusion des chasseurs-bombardiers s'appuie par ailleurs sur une « superstructure idéelle ». En effet, la prolifération de certains armements ne se construit pas uniquement à partir de cette infrastructure mais aussi sur l'existence de représentations sociales. Ces dernières, dont les origines peuvent être extrêmement variées et sur lesquelles nous revenons ici, offrent un ordre de compréhension sur l'effet des armes qui relève du fantasme. Soulignons d'emblée que ces représentations ne sont pas déconnectées des structures institutionnelles industrielles et militaire.

L'un des premiers auteurs à théoriser systématiquement la puissance aérienne est Giulio Douhet, un militaire italien proche de l'industrie aéronautique. Sans rendre justice à l'ensemble de sa doctrine, l'on peut relever qu'il affirme dans *Il Dominio dell'aria* (1921) qu'une victoire militaire implique de bombarder massivement l'adversaire afin de briser le moral des populations civiles. Celles-ci sont ensuite censées se retourner contre leurs gouvernements et exiger la paix. Moyennant quelques adaptations, la thèse de Giulio Douhet se diffuse parmi les aviateurs britanniques et américains. Ceux-ci sont en effet à la recherche d'un corpus doctrinal destiné à justifier l'autonomie des forces aériennes naissantes. Sur le plan opérationnel, le *douhetisme* contribuera à légitimer les bombardements sans restriction sur les villes lors de la Seconde Guerre mondiale²⁹. L'hypothèse selon laquelle les populations doivent se retourner contre leurs hommes politiques, elle, ne se vérifiera jamais malgré les innombrables victimes. En revanche, le *douhetisme* participera bien à l'effondrement des restrictions en temps de guerre et rendra ultimement envisageable l'usage des bombes atomiques contre Hiroshima et Nagasaki.

Le début de la Guerre froide ne sonne pas le glas de ce genre de conceptions stratégiques peu ou pas discriminantes. Lors de la guerre de Corée (1950-1953), et en dépit des leçons

26. *Ibid.*, p. 17.

27. Voir par exemple le rôle des fournisseurs européens en Irak pendant les années 1980.
Kenneth R. Timmerman, *Death Lobby. How the West Armed Iraq*, Londres, Bantham, 1992.

28. Voir Michael T. Klare, « The Arm Trade in the 1990s: Changing Patterns, Rising Dangers », *Third World Quarterly*, vol. 17, n°5, p. 857-874.

29. Michael Sherry, *The Rise of American Air Power. The Creation of Armageddon*, Yale, Yale University Press, 1989, 478 p.

qui avaient été tirées de la Seconde Guerre mondiale, les États-Unis recourent à nouveau à ces méthodes de guerre.

Plus encore, la puissance aérienne américaine vise aussi des barrages pour inonder les récoltes³⁰. En définitive, lors de ce conflit, ce sont 18 des 22 villes nord-coréennes qui sont anéanties par des bombardements. Cinq d'entre elles sont détruites à 90 %. Comme l'écrit Richard Rhodes : « *Pendant les quarante années qui suivirent, la Corée du Nord a agi à partir de la conception réaliste selon laquelle elle devait rester en permanence sur le pied de guerre pour faire face à une attaque de la Corée du Sud et des États-Unis, avec laquelle elle est toujours techniquement en état de guerre* »³¹. Le métro de Pyongyang, enterré à près de 100 mètres de profondeur pour parer à toute éventualité, est une conséquence du traumatisme créé par la puissance aérienne. Le fait que la Corée du Nord ait fait de l'acquisition d'armes nucléaires un leitmotiv en est sans doute une autre.

Lors la guerre du Vietnam (1965-1975), l'armée américaine a encore massivement recours à la puissance aérienne. En fait, les années 1950-1960 voient monter en puissance la *RAND Corporation*, un « *think tank* » initialement détaché de *Douglas Aircraft*. On y pense la stratégie nucléaire sous un angle hyper-rationnalisant.

Les modes d'évaluation fantasmagorique du comportement de l'ennemi issus de la pensée stratégique nucléaires sont transposés dans le champ des opérations classiques et contre-insurrectionnelles³². Ainsi, au Vietnam, les Américains mettent en œuvre une stratégie de « *tit-for-tat* » : chaque action ennemie entraîne des représailles qui se traduiront souvent par un bombardement. L'objectif est de communiquer la résolution américaine. On parle d'ailleurs de « *bomb-o-gram* » pour désigner les bombardements. Au final, on estime que les États-Unis largueront dans le sud-est asiatique quatre fois plus de bombes que lors de la Seconde Guerre mondiale. Leur action aérienne déstabilisera par ailleurs le Cambodge et contribuera à créer les conditions nécessaires à l'arrivée au pouvoir des Khmers rouges³³. Aujourd'hui, soit environ quarante ans après la fin de l'engagement américain, des civils sont d'ailleurs toujours victimes des bombes américaines non explosées³⁴.

Bien que l'application des doctrines de la puissance aérienne se soit avérée désastreuse sur le plan humain et, en fait, inefficace sur un plan stratégique, on continue à les relayer (moyennant quelques adaptations) au cours des années 1980. Elles font l'objet, dans la culture populaire, d'une présentation héroïco-épique, se focalisant quasi-exclusivement sur les exploits des pilotes. La guerre aérienne est représentée, entre autres dans le cinéma hollywoodien, sous un angle « sportif » et « chevaleresque »³⁵. C'est bien entendu le cas avec le film *Top Gun* (1986), véritable célébration de l'aviation embarquée sur porte-avion. C'est aussi le cas des films *Iron Eagle* (1986) et *Le vol de l'Intruder* (1991)³⁶. Depuis

30. Richard Rhodes, *The Twilight of the Bomb. Recent Challenges, New Dangers, and the Prospects for a World without Nuclear Weapons*, New York, Vintage, 2010, p. 221 et ss.

31. *Ibid.*, p. 223 (Traduction des auteurs).

32. James William Gibson, *The Perfect War. Technowar in Vietnam*, Boston et New York, Atlantic Monthly Press, 1986, 544 p.

33. William Shawcross, *Une tragédie sans importance. Kissinger, Nixon et l'anéantissement du Cambodge*, Paris, Balland, 1979, 435 p.

34. Matteo Fagotto, « [Laos: Thousands suffering from deadly aftermath of US bomb campaign](#) », *The Guardian*, 31 janvier 2015.

35. Les bases de ce phénomène sont en fait déjà posées lors de la Première Guerre mondiale ; voir Linda R. Robertson, *The Dream of Civilized Warfare. World War I Flying Aces and the American Imagination*, Minneapolis et Londres, University of Minnesota Press, 2003, 504 p.

36. Ce dernier film est issu d'un roman de Stephen Coonts : *The Flight of the Intruder*, New York, Saint Martin, 1987, 464 p.

1948, les différentes branches des forces armées américaines – l'*Air Force* et la *Navy* en tête – collaborent d'ailleurs avec Hollywood via un système baptisé « *U.S. Military Assistance in Producing Motion Pictures, Television Shows, Music Videos* »³⁷. Le résultat de cette coopération est désormais directement observable dans n'importe quelle production hollywoodienne contemporaine qui montre des appareils militaires³⁸.

En 1991, les forces armées américaines, avec l'aide de leurs alliés, se lancent à l'offensive de l'Irak qui a envahi le Koweït. L'aviation américaine de bombardement joue un rôle prépondérant dans ces actions. Après le conflit, à l'instigation des militaires et de quelques experts, la narration dominante mettra en évidence l'importance de la précision de ces attaques. Dans les faits, seule une fraction des attaques aériennes sont menées avec des engins de précision. À la fin du conflit, les pilotes pilonnent les routes par lesquelles s'enfuient les Irakiens. Environ 1 500 véhicules sont détruits le long de l'autoroute d'Al Jahra³⁹.

Ceux-ci sont entre autres piégés par la dispersion d'engins à sous-munitions. Les sorties aériennes sont décrites comme « *sport bombing* » et l'autoroute est rebaptisé « *Highway of Death* ». Les effets de ces attaques finissent par inquiéter des officiers. Ceux-ci craignent l'effet que les images de destruction pourraient avoir sur l'opinion publique. Le chef d'état-major interarmes de l'époque, le général Colin Powell, est l'un de ceux qui s'en « émeuvent ». Cependant, aucune image de l'autoroute de la mort n'apparaîtra dans les médias avant la toute fin du conflit.

En dépit des inquiétudes qui commencent à émerger quant à l'usage massif de l'arme aérienne, la fin de la guerre du Golfe voit émerger de nouvelles conceptions stratégiques aériennes. Elles se cristallisent notamment autour de la notion de Révolution dans les affaires militaires et des travaux de l'un des officiers ayant assumé la planification de la campagne aérienne de la guerre du Golfe, le colonel John Warden⁴⁰. Cette nouvelle école de pensée clame haut et fort la rupture par rapport au *douhetisme*. On parle désormais de « paralyser l'ennemi », de « limitation des dommages collatéraux » et de « guerre chirurgicale ». L'ère de la précision serait arrivée. Malgré cela, au terme de 78 jours de campagne aérienne lors de la guerre du Kosovo de 1999, les équipements de haute précision de l'OTAN ne sont parvenus à détruire qu'une douzaine de véhicules de l'armée serbe. En revanche, les « accidents » de la coalition finissent par intéresser le Tribunal pénal international pour l'ex-Yougoslavie qui y consacre un rapport⁴¹. L'on comprend également que, malgré une précision tant vantée, au cours des années 2000, les bombardements des États-Unis et de leurs alliés en Afghanistan et en Irak ont causé de nombreuses victimes civiles et n'ont pas contribué à mettre en place les conditions adéquates à la stabilisation de ces États. Plus récemment, l'efficacité de l'aviation dans la lutte actuelle contre le groupe État islamique en Irak a également fait l'objet de doutes,

37. US Department of Defense, [U.S. Military Assistance in Producing Motion Pictures, Television Shows, Music Videos](#).

38. Voir Sean McElwee, « [Pentagon Uses the Upcoming "Man of Steel" Superman Movie to Promote New F-35 Fighter Jet](#) », *Alternet*, 1^{er} mai 2013.

39. Rick Atkinson, *Crusade. The Untold Story of the Persian Gulf War*, Boston, Houghton Mifflin, 1994, p. 451-453.

40. David Fadok, « John Boyd and John Warden: Airpower's Quest for Strategic Paralysis », dans Phillip S. Meilinger, *The Paths of Heaven. The Evolution of Airpower Theory*, Maxwell AFB, Air University Press, 1997, p. 357-398.

41. Pour les faits retenus par le comité établi pour l'examen de la campagne de bombardement *Allied Force*, voir TPIY, *Final Report to the Prosecutor by the Committee Established to Review the NATO Bombing Campaign Against the Federal Republic of Yugoslavia*, 2001, p. 31

considérant qu'une guérilla peut assez aisément se cacher lorsqu'elle est menacée de bombardements aériens⁴².

L'inefficacité ne se traduit cependant pas par une absence d'effets sur le terrain. Les bombes continuent de traumatiser et tuer. Pour la journaliste Megan K. Stack : « *Quelques jours sous les bombardements, et vous connaissez intimement vos nerfs, leur emplacement dans votre corps, la façon dont ils vibrent, dont ils vous font souffrir, ou vous font trembler, dont ils peuvent vous donner envie de vous mordre les doigts, ou encore de vous arracher la peau dans l'unique but de vous en débarrasser. Tout autour de vous, ce n'est qu'explosions de bombes, odeurs de bombes, cadavres et immeubles dévastés* »⁴³. William Langewiesche, un autre journaliste, explique quant à lui qu'en Irak les militaires américains qualifiaient de « *pink mist* » (« brume rose ») le résultat des bombardements sur les individus, en référence à ces effets sur les corps⁴⁴.

De par son format, cette analyse ne nous permet pas de rentrer dans tous les détails des représentations qui confèrent à l'arme aérienne une grande crédibilité tout en taisant ses très nombreux échecs et son inhumanité. Notons simplement que la production de représentations positives de l'arme aérienne n'a pas cessé depuis le début des années 2000, entre autre dans les réflexions doctrinales des militaires⁴⁵. Cette production est essentiellement – mais pas exclusivement⁴⁶ – américaine. Elle percole ensuite au niveau transnational. La Belgique ne produit certes qu'une quantité limitée d'images et de discours stratégiques relatifs à l'usage de la puissance aérienne. Cependant, du fait de leur large diffusion, ces conceptions font désormais partie du « sens commun stratégique ». La Défense nationale belge peut aisément s'adosser à ces représentations.

3. Les entrepreneurs politiques belges

On considère parfois que la décision de la Belgique d'acheter des chasseurs-bombardiers F-16 remonte au 30 mai 1975, date à laquelle le Premier ministre belge de l'époque, Paul Vanden Boeynants, se rend à Washington pour entériner les résultats des négociations sur ce dossier⁴⁷. C'est ce que d'aucuns nomment le « marché du siècle ». Il est cependant intéressant de souligner à quel point la Belgique est déjà intégrée dans le système international de production d'armements modernes à cette époque. Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, la Belgique a produit des appareils britanniques *Meteor* sous licence et participé à la fabrication de *Hawker Hunter*, des avions qui seront déployés par les forces armées belge⁴⁸.

Dans les années 1960, la Belgique renforce son intégration dans le marché mondial de l'aéronautique en achetant 116 avions *Lockheed F-104* (ce sont d'ailleurs ces appareils que les F-16 sont destinés à remplacer). En 1968, la Belgique acquiert 106 chasseurs-bombardiers Mirages 5B auprès de la société Dassault. Vient ensuite le fameux marché

42. Patrick Cockburn, *Le retour des djihadistes. Aux racines de l'État islamique*, Paris, Équateurs, 2014, p. 166.

43. Megan K. Stack, *Tous les hommes de ce village sont des menteurs*, Paris Fromentin, 2012, p. 362.

44. William Langewiesche, *La conduite de la guerre*, Paris, Allia, 2008, p. 41.

45. Un seul exemple, voir l'[Air and Space Power Journal](#).

46. Il existe par exemple un [Centre d'études stratégiques aérospatiales](#) en France et une doctrine britannique sur ces questions : [UK air and space doctrine](#).

47. Auteur non communiqué, « [Le remplacement des avions de combat de la force aérienne belge](#) », *Courrier du CRISP*, 1975/24, n°690, p. 16.

48. Michel Hucorne, « L'industrie aéronautique belge », *Courrier du CRISP*, 1984/34, n°1059, 30 p.

des F-16 de 1975. La commande belge s'élève à 116 avions. Comparativement, les États-Unis en achèteront 1 388, Israël 75, les Pays-Bas 102, la Norvège 72 et le Danemark 58⁴⁹. En février 1983, la Belgique prend également la décision de remplacer ses Mirages. Ceux-ci auraient pourtant pu voler au moins jusqu'en 1985. Mais il semble que, pour stimuler l'activité industrielle, on préfère alors hâter le remplacement. La décision est entre autres précipitée par l'attitude de *General Dynamics*, qui fait savoir aux Belges que, s'ils ne se décident pas rapidement, seuls les Pays-Bas pourraient profiter de retombées économiques⁵⁰. La Belgique prend finalement la décision d'acheter 44 F-16 en plus. On peut bien entendu trouver que ces choix étaient économiquement fondés au regard du système de compensations économiques qui se met en place. Grâce à celui-ci, la Belgique va parvenir à « récupérer » une partie de ses investissements (il est cependant difficile de savoir précisément, chiffres à l'appui, si toutes ces promesses ont été tenues).

Ceci étant, on est également en droit de se demander – entre autres eu égard aux montants engagés – si des retombées plus importantes, et éventuellement plus positives sur le plan social, n'auraient pas été possibles en investissant ces sommes dans d'autres secteurs. Bien entendu, l'achat (et ensuite le remplacement) des appareils est justifié dans la sphère publique par des représentations inquiétantes relatives au comportement et à l'arsenal de l'Union soviétique et du Pacte de Varsovie. Une fois encore, ces mêmes représentations sont principalement produites aux États-Unis⁵¹. Elles sont ensuite relayées par l'OTAN avant de s'enraciner dans les pays européens, y compris en Belgique⁵².

De nos jours, il est donc question de remplacer cette flotte de chasseurs-bombardiers F-16. L'inscription de la problématique dans l'espace politique découle non seulement de l'existence de structures industrielles et de discours doctrinaux élaborés outre-Atlantique mais aussi du travail réalisé en Belgique par des « entrepreneurs politiques »⁵³. Par « entrepreneurs politiques », nous entendons ici les hommes politiques, les officiers, les experts en questions de sécurité et les industriels qui ont produit un discours légitimant le remplacement des F-16. Ce sont donc eux qui ont construit, adapté et diffusé les justifications relatives à l'utilité de ces appareils pour la Belgique pour des opérations extérieures ou, des fonctions de dissuasion nucléaire. Notons au passage que, souvent, ces discours contribuent également à définir la vision qu'ils ont de la Belgique sur la scène internationale. Autrement dit, défendre le remplacement des F-16 signifie également soutenir un projet particulier en matière de politique internationale et de sécurité⁵⁴.

49. *Ibid.*, p. 18.

50. *Ibid.*, p. 19. On trouvera plus des détails sur les discussions relatives au remplacement des Mirages dans cette étude.

51. Voir par exemple l'étude très fouillée de : Jerry W. Sandler, *Peddlers of Crisis. Committee on the Present Dangers and the Politics of Containment*, Boston, South End Press, 1983, 371 p.

52. Voir par exemple : Bernard Adam, « [La discussion générale sur le budget du ministère de la Défense nationale pour 1979 \(Chambre, 16 mai 1979\)](#) », *Dossier du GRIP*, 1^{er} juin 1979, p. 2-4.

53. Nous nous inspirons ici des travaux d'Howard Becker sur les entrepreneurs de morale, voir Becker, *op.cit.*, p. 171-188. Ajoutons que l'entrepreneur agit essentiellement de façon « stratégique ». Dans cette analyse, nous élargissons quelque peu l'angle d'analyse et considérons également comme entrepreneurs ceux qui répercutent le discours de la nécessité du remplacement des F-16 même s'ils n'ont pas un intérêt personnel dans ce dossier.

54. Ceci a été bien démontré, dans le contexte du développement de la *Strategic Defense Initiative* aux États-Unis pendant les années 1980, voir Edward Tabor Linenthal, *Symbolic Defense. The Cultural Significance of the Strategic Defense Initiative*, Urbana et Chicago, University of Illinois Press, 1989, 139 p. ; Rebecca S. Bjork, *The Strategic Defense Initiative. Symbolic Containment of the Nuclear Threat*, Albany, State University of New York, 1992, 182 p.

Pieter De Crem (CD&V), ministre de la Défense sous la législature précédente, est certainement la personne qui, jusqu'à présent, est publiquement la plus identifiée au remplacement de F-16. Il s'est exprimé à plusieurs occasions sur ce sujet, 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 défense⁵⁵.

En février 2015, alors qu'il n'est plus ministre de la Défense, Pieter De Crem reviendra encore sur ce remplacement et se montrera ouvertement en faveur d'un appareil en cours d'évaluation, le *Lockheed Martin F-35*⁵⁶. Il est à noter que ses prises de position doivent également s'éclairer à l'aune de la politique de défense belge interventionniste qu'il a contribué à définir⁵⁷.

Pieter De Crem sera en effet intimement associé à la décision de renforcer le dispositif belge déployé en Afghanistan, entre autre par l'envoi de chasseurs-bombardiers F-16⁵⁸. Il sera également impliqué dans la décision, en toute fin de législature Di Rupo, d'envoyer d'autres F-16 en Jordanie afin de lutter contre le groupe État islamique en Irak⁵⁹.

Avec plus ou moins de prudence, plusieurs parlementaires se sont également exprimés ces derniers mois en faveur du remplacement du F-16 (mais sans s'exprimer ouvertement pour un appareil en particulier). On peut ainsi évoquer le nom de Denis Ducarme (MR), qui affirme que : « *Conserver une puissance de feu, une capacité de projection, une part de dissuasion est une nécessité au cœur de laquelle se situe la question du remplacement du F-16* »⁶⁰. Par ailleurs, cet enjeu de crédibilité est rejoint par un enjeu économique lorsque Denis Ducarme ajoute que : « [...] *En termes de retour industriel, les offres européennes [...] sont plus intéressantes. Je parle ici en milliers d'emplois. Remplacer des F-16, c'est aussi créer de la richesse en Belgique* »⁶¹. L'on peut entendre un son de cloche extrêmement similaire du côté du député fédéral Sébastien Pirlot (PS). On retrouve dans ses déclarations plus ou moins la même double rhétorique justificatrice. D'une part, il souligne que le remplacement s'avère être un enjeu de création et/ou de sauvegarde d'emplois⁶². D'autre part, il met en évidence l'idée de pertinence internationale : « *Grâce à notre appartenance à un club international, nous vivons depuis près de septante ans dans une région exempte de conflits. Il s'ensuit que nous avons aussi certaines obligations.*

55. « [Pieter De Crem ligt onder vuur](#) », *VTM News*, 12 décembre 2013.

56. Il est à noter que Pieter De Crem tient ses propos en la présence du ministre de la Défense en fonction, Steven Vandeput (N-VA). « [De Crem veut un nouvel avion](#) », *7sur7 et Belga*, 2 février 2015.

57. La Défense – Pieter De Crem, [Note d'orientation politique](#), Bruxelles, juin 2008.

58. « [Envoi de F-16 belge en Afghanistan dans le cadre de l'ISAF](#) », communiqué daté du 28 juillet 2008.

59. « [Feu presque vert pour l'envoi de six F-16 belges pour combattre l'EI](#) », *RTBF Info*, 24 septembre 2014.

60. Entretien avec Denis Ducarme, « Le Mouvement réformateur n'a pas arrêté son choix », *Défense et sécurité internationale*, n°101, mars 2014, p. 66.

61. « [Le remplacement des F16 créera aussi de l'emploi, selon Ducarme](#) », *La Libre et Belga*, 26 août 2014.

62. On se réfère notamment ici aux diverses démarches entreprises par les députés, dont M. Pirlot, pour déterminer dans quelle mesure des retombées économiques au remplacement du F-16 sont possibles ; voir notamment Sébastien Pirlot et Dirk Van Mechelen, « *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, 26 février 2015, p. 7.

C'est dans ce cadre qu'il faut situer le remplacement des F-16 »⁶³. Le député George Dallemagne (cdH) reprend également ces arguments lorsqu'il affirme que : « *La composante aérienne fait partie de la crédibilité de la Belgique* »⁶⁴. Ajoutons que pour George Dallemagne, la préoccupation économique s'incarne essentiellement dans les débats autour de la préservation de la base aérienne de Florennes⁶⁵.

De manière générale – et si l'on exclut les députés membres de la Commission Défense issus d'Ecolo, de Groen ou du sp.a – il est fascinant de voir que les interventions relatives au remplacement des F-16 ces derniers mois s'inscrivent peu ou prou dans la même double rhétorique. Dont acte.

Plusieurs documents officiels vont également contribuer à sédimer publiquement ces récits relatifs à la nécessité de remplacer les F-16. Il s'agit d'abord de la Déclaration gouvernementale d'octobre 2014. Celle-ci est explicite sur le dossier du remplacement des F-16 : « *Actuellement, on peut encore recueillir, pour notre politique étrangère et de sécurité, les fruits des investissements dans l'armée, qui, pour certains, remontent à plus de 30 ans. De cette manière, nos enfants auront à leur disposition des moyens adéquats dans le cadre de la politique étrangère et de sécurité. Le gouvernement prendra une décision qui permettra à la Belgique de conserver pour le long terme une capacité de chasse et de bombardement en vue de la fin de vie annoncée du F-16 actuel [...]* »⁶⁶.

Comme on le voit, l'argument de la continuité est mis en évidence malgré les changements importants survenus dans l'ordre international depuis la fin de la Guerre froide. Dans la prolongation de l'accord de gouvernement, la note de politique générale pour la Défense indique dans son introduction : « *Dans un monde où les problèmes et défis sécuritaires sont légion, il importe que la Belgique continue de s'inscrire dans un modèle de coopération et de solidarité internationales au sein de l'OTAN, de l'UE et de l'ONU. Dans le but de promouvoir la paix et la sécurité dans le monde, la participation aux missions à l'étranger est et continuera à être la tâche principale de l'armée. La Défense s'efforcera de concentrer ces missions à l'étranger* »⁶⁷. Notons que la question du remplacement des F-16 est cependant absente de la note Défense. L'actuel ministre de la Défense, Steven Vandeput (N-VA) renvoie sur ce point au futur plan stratégique. Le document devrait détailler les arguments favorables au remplacement et les conditions précises de celui-ci⁶⁸. Ce texte devrait aussi prendre position sur le rôle de la composante aérienne sur la question de la dissuasion nucléaire.

Ces derniers mois, les débats se sont du coup concentrés sur le *Preparation Survey* réalisé par une cellule d'officiers de la Défense nationale en charge du dossier du remplacement des F-16⁶⁹. Ce document de 25 pages est en fait une demande d'information envoyée par

63. CGSP-Défense, « [Sébastien Pirlot \(PS\) - Steven Vandeput \(N-VA\) : vision Défense](#) » (entretien), *Info—Défense*, novembre 2014, p. 8.

64. CGSP Défense, « [Remplacement des F-16 : la question à plus de 4 milliards d'euros ?](#) », 19 mai 2014.

65. Voir « [Plan stratégique de la Défense : Georges Dallemagne dénonce le report de six mois et exige que toute la clarté soit faite sur le maintien de la base de Florennes](#) », cdH, 11 février 2015. L'intervention du député relative à l'article précité ne semble pas présente dans les minutes des débats en Commission. L'esprit est toutefois clair dans l'article publié sur le site du cdH.

66. [Accord de gouvernement](#), 9 octobre 2014, p. 208.

67. La Défense – Steven Vandeput, [Note de politique générale – Défense](#), 27 novembre 2014.

68. « [Le 'plan stratégique' et l'avenir de Florennes connus pour Pâques](#) », *L'Avenir et Belga*, 11 février 2015.

69. Belgian Defence, [Air Combat Capability Successor Program Preparation Survey](#), Bruxelles, 2 juin 2014.

la Défense nationale aux agences nationales responsables de la gestion de cinq programmes aériens. Ce texte ne fut rendu public qu'au début de l'année 2015, à la suite de la demande insistante du parlementaire Benoit Hellings (Ecolo).

Certains points dudit document avaient cependant déjà été présentés publiquement, notamment lors d'une conférence de presse organisée par la Défense nationale. Dans ce texte, la force aérienne rend entre autres explicite sa façon de concevoir le rôle de la puissance aérienne belge. En l'occurrence, le *Preparation Survey* met en exergue les



Photographie peu courante d'un F-16, brisé à la suite d'un test du système de terminaison de vol, sur une base de l'US Air Force en Floride (crédit : [U.S. Air Force photo/Samuel King Jr.](https://www.flickr.com/photos/usairforce/10000000000/))

réalisations des F-16 au Kosovo, en Libye ou encore en Afghanistan⁷⁰. À sa manière, le document fait donc la promotion de ces opérations.

Les communiqués de la composante aérienne relatifs aux missions qu'elle accomplit constituent également une forme de promotion des chasseurs-bombardiers. Ces déclarations, qui sont ensuite régulièrement répercutées dans les médias, mettent en exergue trois aspects. Tout d'abord, elles insistent sur les qualités des pilotes et la composante aérienne. Une déclaration consacrée à l'engagement en Afghanistan, souligne par exemple le « professionnalisme » et « l'efficacité » des Belges⁷¹. Une autre, concernant la participation aux actions en Irak, précise que « la Défense a accumulé beaucoup d'expérience dans ce genre d'opérations, surtout en Afghanistan (depuis 2008) et en Libye (2011) »⁷². Ensuite, les déclarations

mettent en valeur la plus-value technologique de l'équipement employé⁷³. On notera à cet égard que la Défense a récemment rendu disponible une vidéo montrant les images (en noir et blanc) d'un bombardement au-dessus de l'Irak⁷⁴. Ce mode de communication tend à rendre spectaculaire la guerre mais apporte une information quasiment nulle pour la compréhension de la situation locale⁷⁵. Enfin, les déclarations insistent sur la prudence extrême et le respect des normes relatives à la conduite des hostilités⁷⁶. Ajoutons pour terminer que les médias relatent habituellement l'action des chasseurs-bombardiers belges sur un mode factuel et globalement positif⁷⁷. La vision positive des actions aérienne

70. *Ibid.* p. 5-6.

71. Voir par exemple « [L'Afghanistan salue les F-16 belges](#) », La Défense, 30 septembre 2014.

72. « [Les F-16 partent combattre l'État islamique](#) », La Défense, 26 septembre 2014.

73. Voir par exemple « [Les F-16 belges détruisent une raffinerie de l'État islamique](#) », *Le Vif et Belga*, 28 décembre 2014.

74. Christophe Lamfalussy, « [Les F-16 interviennent peu mais fort \(vidéo\)](#) », *La Libre*, 14 octobre 2014. Notez qu'une [vidéo de bombardement](#) attribuée à la force aérienne belge avait circulé à l'époque de l'intervention en Libye.

75. Les forces aériennes françaises avaient également diffusé ce genre d'images lors de la guerre en Libye dans un but de « promotion organisationnelle ». Jean-Christophe Notin, *La vérité sur notre guerre en Libye*, Paris, Fayard, 2012, p. 181.

76. « [Un F-16 belge frappe des talibans en Afghanistan](#) », *Le Soir et Belga*, 6 mai 2009.

77. Alain Lallemand et Catherine Joe, « [Mission en Afghanistan : cinq des six F16 belges sont rentrés à Kleine-Brogel](#) », *Le Soir*, 3 octobre 2014 ; « [Première intervention armée des F-16 belges en Irak](#) », *Le Soir*, 5 octobre 2014.

est aussi relayée, sous une forme parfois béate, dans les interventions de certains députés en Commission Défense⁷⁸.

En termes d'efficacité stratégique et de création des conditions nécessaires à la stabilité, on reste cependant en droit de se poser des questions. Certains militaires semblent d'ailleurs faire preuve de prudence en la matière. Interviewé par le journaliste Alain Lallemand, le Lieutenant Général Aviateur Claude Van de Voorde, désormais chef de cabinet de Steven Vandeput à la Défense, affirmera d'ailleurs à propos de la mission en Afghanistan : « *Mission accomplie à 100 %. Je parle ici de résultats opérationnels, je n'entre pas ici dans les considérations politiques : je ne vais pas me prononcer sur le fait de savoir si cela avait un sens* »⁷⁹. Quoi qu'il en soit, les traitements médiatiques évoqués ci-dessus ont immanquablement contribué à accroître la visibilité de la force aérienne dans la sphère publique belge. Par ricochet, on peut aussi penser qu'elles servent, à leur manière, de soutien au remplacement des F-16.

Il faut enfin prendre en considération l'argumentaire développé par les industriels belges de défense et leurs représentants. Le cas du général à la retraite Dany Van de Ven est exemplaire en la matière. Il était jusqu'il y a peu directeur de la *Belgian Security and Defence Industry* (BSDI), un lobby qui se présente comme le porte-parole de l'industrie belge de défense. Intégrée à Agoria, l'association BSDI affirme rassembler 90 % de l'industrie belge de défense. Le lobby se présente aussi comme une institution au centre d'un vaste réseau euro-atlantique du secteur. Une présentation de l'organisme indique qu'il est en contact avec l'Agence européenne de défense (EDA), la *European Defense Technology Association* (EDTA), l'*AeroSpace and Defence Industries Association of Europe* (ASD), le *NATO Industry Advisory Group* (NIAG) ou encore la Session européenne des responsables d'armement (SERA)⁸⁰. Dans la même présentation, le lobby indique par ailleurs qu'il représente les industries belges du secteur dans les salons internationaux tels que MILIPOL et *Eurosatory* en France, DSEI en Grande-Bretagne ou encore IDEX aux Émirats arabes unis. L'enracinement international est donc clairement mis en évidence. Plus encore, le document prétend que 90 % de la production des entreprises représentées par BDSI seraient destinés à l'exportation. À la lueur de ces éléments, il apparaît donc que l'industrie aérospatiale de défense reste intégrée dans des structures transnationales, comme ce fut le cas lors de la Guerre froide.

Au sein de ces structures, le remplacement du F-16 est, on s'en doutera, perçu comme une opportunité. Le dossier est suivi depuis plusieurs années. En juin 2012, Dany Van de Ven s'exprimait déjà – au salon de l'armement *Eurosatory* – en faveur d'une décision politique belge rapide sur ce dossier⁸¹. L'intéressé mit la pression sur le monde politique en affirmant que : « *Si une décision n'est pas prise rapidement, c'est tout notre secteur aéronautique qui en pâtira, car il ne sera pas associé à la production ou à la maintenance des nouveaux appareils et c'est une part importante de son chiffre d'affaire qui disparaîtra, sans parler des emplois qui seront dans la balance, de notre expertise et de nos connexions avec l'industrie du secteur en Europe* »⁸². Depuis lors, Dany Van de Ven a changé de casquette. Il se présente actuellement comme consultant pour la société Lockheed, via sa

78. Voir « Il faut reconnaître et valoriser l'expertise des pilotes belges reconnue mondialement » : Échange de vues, *op.cit.*, p. 7.

79. Il s'agit des propos tenus par le général-major aviateur Claude Van de Voorde au journaliste Alain Lallemand, « [F-16 belges à Kandahar : 'Six ans sans la moindre erreur'](#) », *Le Soir*, 2 octobre 2014.

80. Agoria, [Business Club Aeronautics, Space, Security, Defense Technology](#).

81. « [L'industrie pousse à une décision rapide sur le renouvellement des F-16](#) », *RTBF Info et Belga*, 13 juin 2012.

82. *Ibid.*

société Bridan⁸³. La responsabilité du BSSI a, quant à elle, échu à Roland Teheux, un ancien colonel de la force aérienne belge⁸⁴.

Ce dernier a fait savoir que le dossier du remplacement du F-16 constituait l'une de ses priorités⁸⁵. À leur manière donc, les discours tenus par l'industrie renforcent la cause de ce remplacement.

Conclusions

Dans cette analyse, nous avons cherché à montrer d'où provient la banalisation relative à la possession de chasseurs-bombardiers. Pour ce faire, nous avons insisté sur le poids des structures industrielles et sur le rôle des discours stratégiques, principalement au départ des États-Unis. Nous avons ensuite tenté de montrer comment ces structures et ces discours s'enracinaient en Belgique et contribuaient à soutenir l'option du renouvellement de la flotte aérienne. Vu les résultats plus que discutables des interventions militaires (aériennes), cette banalisation d'équipements, par ailleurs chers et meurtriers, aurait pu (ou aurait dû ?) être questionnée de fond en comble. Plus encore, le vieillissement des F-16 était – et reste encore à l'heure actuelle – une opportunité de remettre en question les choix belges en matière de sécurité et de défense⁸⁶. Comme on l'a vu, l'idée selon laquelle il est absolument nécessaire de disposer d'une flotte de chasseurs-bombardiers découle avant tout des calculs économiques de quelques-uns et de convictions discutables quant à l'utilité de ces appareils lors des interventions. Finalement, ce qui fait cruellement défaut dans ce débat, ce sont des propositions plus réalistes et raisonnables en matière de capacités militaires.

Les auteurs

Gilles Biaumet est membre du Centre de Recherche en Science Politique (CRSPo) de l'Université Saint-Louis – Bruxelles et chercheur associé au Groupe de Recherche en Appui aux politiques de Paix (GRAPAX). Il est assistant à l'Université Saint-Louis. Ses recherches portent sur la privatisation de la sécurité dans les contextes post-conflit ainsi que sur le droit relatif à la conduite des hostilités.

Christophe Wasinski est membre du centre Recherche et Enseignement en Politique internationale (REPI) de l'ULB et chercheur associé au GRIP. Il enseigne à l'Université libre de Bruxelles, à l'IEP de Lille et à l'UPMF de Grenoble. Ses recherches portent sur les questions de sécurité internationales.

83. Antoine Clevers, « Le lobby militaro-industriel entre en action », *La Libre*, 7 février 2015, p. 12-13.

84. Celui-ci explique le rôle de BDSI dans une [vidéo](#) tournée entre le 16 et le 20 juin 2014 à Paris au salon de l'armement terrestre *Eurosatory*.

85. Voir : Agoria, [interview de Roland Teheux](#)

86. Ceci se trouve bien mis en évidence dans l'article de Benjamin Vokar : « [L'après F-16 : une opportunité de changer de cap](#) », *Les Nouvelles du GRIP*, 3/14, p. 1.