

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** - (2015)  
**Heft:** [2]: Numéro Thématique Aviation

**Artikel:** Evolution du marché des jets de combat  
**Autor:** Kümmerling, Pascal  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-781374>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

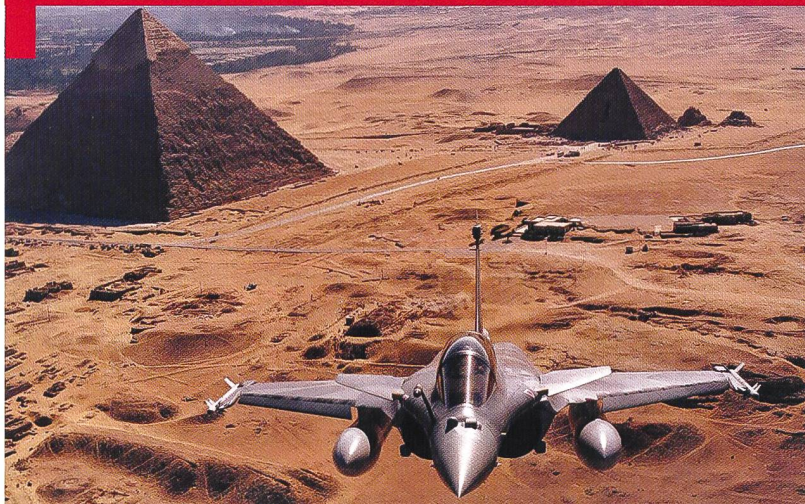
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 29.03.2025

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



La vente de *Rafale* en Egypte précède-t-elle la vente de deux porte-aéronefs *Mistral* vers le même pays?

## Aviation

### Evolution du marché des jets de combat

**Pascal Kümmerling**

Journaliste, *Avia News*

Le marché des avions de combat est en train de subir une profonde mutation, avec l'arrivée de nouveaux prétendants comme la Chine et le retour en force de la Russie. Les Etats-Unis conservent une forte capacité de domination notamment sur l'Europe. Le vieux continent est quant, à lui dans une situation complexe, avec trois excellentes offres, mais qui se heurtent à la pression des Etats-Unis.

#### L'avion de combat un outil cher

Indispensable à la supériorité aérienne, l'avion de combat est devenu de plus en plus cher et complexe du point de vue technologique. Cher à l'achat, l'avion de combat peut s'avérer également couteux à la maintenance. Les réductions des programmes d'armement de ces dernières années ont obligé les forces aériennes à mettre en œuvre des programmes de mise à jour à fin, de garantir un maintien des flottes en service. Cependant, l'usure des aéronefs, en a contraint certains, à la mise en place de la « canibalisation » d'avions pour permettre à d'autres de voler. Des situations peu enviables et au final, qui ne permettent pas de combler le manque d'aéronefs. Certaines armées de l'air se sont engagées à commander de nouveaux avions, mais en occultant l'achat de pièces détachées en suffisance, faute de moyens. C'est le cas de la France qui se retrouve avec une flotte d'avion Rafale très moderne, mais avec une taux de disponibilité particulièrement faible soit 30 % pour l'aéronavale et 40 % pour l'Armée de l'air.

#### Des flottes uniques

Les coûts des avions modernes sont notamment dus à l'hypertechnologie embarquée, qui rend l'avion de combat moderne multirôles. De fait, la tendance actuelle est de remplacer les anciennes flottes d'avions monorôles, par un appareil unique (sauf l'Inde et la Chine qui continuent sur la voie de flottes très diversifiées). Cette

solution permet de rationaliser l'entretien et la formation des équipages.

#### Difficulté d'exportation

La solution la plus simple pour faire baisser le coût d'achat d'un avion de combat et de le vendre en grand nombre si possible. L'Europe dispose aujourd'hui de trois excellents avions, que sont le *Rafale*, le *Gripen E* et l'*Eurofighter*. Ces trois appareils pourraient largement combler les besoins des pays européens et assurer du même coup une très bonne viabilité des trois avionneurs. Mais, il n'en est rien, la domination politique américaine qui pousse à l'achat du F-35, rend les choses compliquées pour nos avionneurs.

Sur le marché international, ce sont les Etats-Unis et la Russie qui continuent de s'imposer. Cette dernière et même aujourd'hui capable de concurrencer directement les américains, sur de nombreux contrats avec l'arrivée de nouveaux standards qui concernent les avions de combat de la quatrième génération. Se sont en effet, les générations 4+ et 4++, qui dominent le marché et ceci grâce à l'arrivée du radar à antenne à balayage électronique (AESA) de la fusion des données et d'une grande manoeuvrabilité. Les Etats-Unis proposent de leur côté, en plus de la 4<sup>e</sup> génération, le F-35 qui se situe, au sein de ce que l'on appelle la 5<sup>e</sup> génération et qui englobe des capacités de furtivité.

Les avionneurs européens offrent pourtant les mêmes capacités que leurs homologues russes et Américains, hormis la 5<sup>e</sup> génération, mais dont les réelles capacités sont mises en doute, mais avec une influence politique moindre. De plus, le simple fait que certains pays européens ne daignent pas s'intéresser aux trois productions européennes, péjore d'autant plus la capacité à les vendre sur d'autres continents.

## La situation actuelle

La plupart des exportations d'avions de combat de ces dernières années ont concerné l'Inde avec le Sukhoi 30MKII russe et des avions d'alerte lointaine P-8A *Poseidon* américain, le tant attendu programme MMRCA concernant la vente de 126 avions *Rafale* est aujourd'hui à l'eau et les négociations sur la vente de 36 *Rafale* se trouvent compliquées à l'heure où ces lignes paraîtront, au point mort. Le Proche-Orient a vu le succès de Dassault dernièrement avec 24 *Rafale* en Egypte et 24 au Qatar dans le même temps les Etats-Unis vendaient des F-16 aux Emirats Arabes Unis. L'Irak se fournit tant aux USA (F-16) qu'en Russie (Su25). L'Asie devenu un vaste marché ou Taïwan, Singapour et la Corée du Sud restent profondément clients des USA, la Suède a réussi une belle vente avec le *Gripen C/D* en Thaïlande restreinte en terme de taille, alors que le Vietnam est client chez le russe Sukhoi. La Malaisie et l'Indonésie seront actuellement très convoités, européens, russes, américains et chinois sont tous en concurrence.

La Chine justement, ce pays est en passe de venir se joindre aux principaux avionneurs, en tant que concurrent sérieux. La vente et la fabrication de chasseurs JF-17 *Thunder* au Pakistan en est un exemple, ainsi que la toute récente, vente de 24 Jian J-10 *Dragon Véloce* à l'Iran. Avec le lancement de deux programmes d'avions furtifs de cinquième génération, le J-20 et le J-30, la Chine va devenir d'ici dix ans, un acteur très sérieux sur le marché des avions de combat.

L'un des marchés très convoités ses dernières années, concernait le Brésil et le renouvellement de sa flotte, pour une centaine d'avions de combat. La réussite du suédois Saab avec le *Gripen E* est très importante, car la nouvelle collaboration avec l'avionneur brésilien Embraer, troisième après Airbus et Boeing devrait permettre des développements futurs.

## Ces 10 prochaines années

Les avionneurs européens se retrouvent avec des chances diverses de vente pour les 10 prochaines années, Dassault devrait pouvoir placer le *Rafale* sur deux ou trois marchés supplémentaires au Moyen-Orient et en Asie, alors qu'Airbus DS est dans une situation difficile et ceci malgré l'arrivée du nouveau standard T3 de l'Eurofighter, certes multirôle, mais encore cher à l'achat et à la maintenance, on pense à un client au Moyen-Orient pour un prochain contrat. Saab devrait pouvoir placer le *Gripen E* sur différentes niches parmi les utilisateurs actuels du standard C/D (Tchèque, Afrique du Sud, Thaïlande) et voir des possibilités de vente en Europe comme le Portugal, la Suisse, l'Autriche. Un nouveau client en Amérique latine et un ou deux clients possibles en Asie. Très engagés sur le développement des avions de 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> générations, les Etats-Unis, la Russie vont dominer le marché des avions de combats, se partageant, ainsi les clients des différents continents, ne permettant pas une véritable percée des aéronefs européens.



Ci-contre, le F-16D *Block 52+* vendu à l'Arabie Saoudite.



Le F/A-18 E/F a su tirer son épingle du jeu, grâce à des coûts maîtrisés et des performances prouvées au sein de l'US Navy. Sa polyvalence est également méritoire : l'Australie a ainsi pu modifier une partie de ses appareils en avions de guerre électronique (EA-18G *Growler*).



Ci-dessus : une nouvelle donne en Europe ? L'USAF a désormais déployé une escadrille de F-22 *Lightning II* en Allemagne. Et ces appareils ont été engagés au combat au-dessus de la Syrie.

Ci-dessous : le F-35 a enfin reçu, avec deux ans de retard, sa mention de capacité opérationnelle initiale. Ici deux appareils à décollage court (F-35B) du corps des Marines, embarqués sur l'USS *Wasp*.



D'une manière plus marginale, le Japon avec Mitsubishi Aerospace et la Corée du Sud avec Tai devraient se lancer dans la mise au point d'un avion de combat, mais avec l'aide des Etats-Unis. L'Inde avec HAL et le Tejas ne répondront certainement pas aux exigences de l'exportation, il faudra attendre encore vingt ans avant d'entrevoir ce pays en tant qu'exportateur sérieux. Par contre, L'Inde se profile en tant que fournisseur et partenaire du programme russe Sukhoi T-50 PAK-FA, dont une version destinée à l'exportation devrait voir le jour d'ici 2023.

### L'avenir

D'ici 15 à 20 ans, l'Europe se retrouvera dans une situation encore plus compliquée qu'aujourd'hui. Dassault ne produira plus seul, d'avion de combat, Airbus DS devra certainement trouver un partenaire pour l'après Eurofighter et il en va de même pour Saab à moins d'un développement avec Embraer. Alors, à moins d'une entente des trois avionneurs européens, l'avenir de l'aéronautique militaire européenne pourrait être particulièrement sombre.

La domination des Etats-Unis, de la Chine et de la Russie va ainsi prendre un réel essor durant cette période reléguant, ainsi l'Europe loin derrière, si celle-ci ne réagit pas d'ici là. En effet, ces trois pays (la Chine y parviendra d'ici 10 ans) disposent d'une industrie aéronautique complète susceptible de fabriquer et donc de répondre à l'ensemble des besoins d'une force aérienne. Ces trois pays, sont actuellement les seuls à se lancer, par exemple, dans le développement d'un super bombardier hypersonique.

### Les besoins sur 15 ans

Avec l'augmentation récentes des dépenses militaires à travers le monde et l'instabilité actuelle, on estime les besoins en matière d'avions de combat à près de 3'000 aéronefs d'ici 2030.

P. K.

Le Sukhoi 30 est une version polyvalente, chasseur-bombardier, du Su-27 *Flanker*. Des centaines de ces appareils ont été vendus à la Chine, à l'Inde. Certains sont en action en Syrie.

