

# La défense, c'est des armes et une âme

JEAN-PAUL HEBERT\*

**L**a multiplication des programmes rend budgétairement difficile, pour ne pas dire impossible, de les mener tous à bien simultanément», disait Michel Rocard le 9 avril 1987 dans le débat sur la loi de programmation militaire. La suite a confirmé ce pronostic et le débat budgétaire de l'automne dernier a montré que le problème était clairement perçu puisque, sous les plumes de parlementaires aussi différents que François Fillon (RPR), Jean Francou (CDS) ou François Hollande (PS), on trouvait ces appréciations : « *Loi trop ambitieuse* », « *dépassée* », « *intenable* ».

Oui, la loi de programmation est dépassée. Mais on ne peut borner le raisonnement à chercher « comment dépenser moins ». Il faut se saisir de la contrainte économique pour la transformer en une occasion de perspicacité stratégique.

Du programme Rafale, dépendent les autres choix. Son prix sera, on le sait, très supérieur au prix actuellement officiel, plus de 200 milliards de francs au lieu des 117 prévus. Faut-il abandonner cet avion ? Militairement parlant, ce ne serait sans doute pas impossible si l'on considère les capacités d'adapta-

claires lance-engins) nouvelle génération. Mais le problème est également posé pour l'hélicoptère franco-allemand. Moins connu mais tout aussi problématique est le prix des avions de patrouille maritime Atlantic 2 : ce programme avait été chiffré initialement à 13 milliards, pour passer à 26 milliards dans la loi 87-91. Comment s'explique ce doublement ? L'actuel étalement des commandes n'est évidemment qu'une mesure d'attente qui ne résout pas la difficulté.

Enfin, des programmes doivent être reconsidérés : c'est le cas du char Leclerc. Sa fabrication a été annoncée par Paul Quilès en février 86 : 1400 chars pour 21 millions l'unité. En fait, les documents parlementaires de l'automne dernier indiquent que, pour 45 milliards, on ne fabriquera que 810 à 825 chars, soit un prix de revient unitaire de 55 millions. Ce char cher est lourd et correspond à des options discutables. Certes, il est difficile en France d'envisager de *ne pas faire un char*, toutefois, l'horizon à considérer est celui des années 2000 et non pas celui des années trente.

Le porte-avions nucléaire est actuellement évalué à 13,9 milliards de francs, sans les appareils. Or, le programme ne peut se limiter à un seul PAN. C'est une tout autre dépense. La grande autonomie du PAN, souvent soulignée, est-elle si réelle dans la mesure où les bâtiments d'accompagnement ne disposent

peut borner le raisonnement à chercher « comment dépenser moins ». Il faut se saisir de la contrainte économique pour la transformer en une occasion de perspicacité stratégique.

Du programme Rafale, dépendent les autres choix. Son prix sera, on le sait, très supérieur au prix actuellement officiel, plus de 200 milliards de francs au lieu des 117 prévus. Faut-il abandonner cet avion? Militairement parlant, ce ne serait sans doute pas impossible si l'on considère les capacités d'adaptation du Mirage 2000. Ce n'est cependant plus en fonction de ces seules questions que l'avenir du Rafale se joue, mais bien en fonction du maintien ou pas d'une aéronautique militaire et peut-être civile en France, face au consortium Eurofighter qui associe British Aerospace (Grande-Bretagne), MBB (Allemagne fédérale), Aeritalia (Italie) et Casa (Espagne). Regrettable, fratricide, voire suicidaire, la concurrence entre les deux projets européens est un fait: l'histoire de cet acharnement sous les yeux des producteurs américains sera à écrire. Dans l'immédiat, l'abandon du programme Rafale, laissant le champ libre à son concurrent European Fighter Aircraft (EFA), serait le gage de graves difficultés pour l'aéronautique française. Les enjeux sont plus industriels que militaires, mais force est de les prendre en compte. Il faut alors en tirer les conséquences et dire quelles dépenses on limiterait et quels programmes on ne fera pas.

La dérive des prix de certains programmes doit être maîtrisée: c'est évident pour les SNLE (sous-marins nu-

cléaires discutables. Certes, il est difficile en France d'envisager de *ne pas faire un char*, toutefois, l'horizon à considérer est celui des années 2000 et non pas celui des années trente.

Le porte-avions nucléaire est actuellement évalué à 13,9 milliards de francs, sans les appareils. Or, le programme ne peut se limiter à un seul PAN. C'est une tout autre dépense. La grande autonomie du PAN, souvent soulignée, est-elle si réelle dans la mesure où les bâtiments d'accompagnement ne disposent pas, eux, de chaufferies nucléaires? Enfin, quelle nécessité stratégique particulière devrait amener la France à faire ce choix que repoussent une puissance maritime comme la Grande-Bretagne ou des puissances méditerranéennes comme l'Espagne et l'Italie?

Quant au missile Hadès, l'ampleur des discussions qu'il a suscitées montre bien la difficulté de son articulation aux moyens existants de la dissuasion: cette arme qui « ne peut tuer que des Allemandes » ne constitue-t-elle pas un dévoiement de l'idée de dissuasion?

Char, porte-avions, Hadès: compte tenu des dépenses déjà engagées, il reste là environ soixante milliards d'économies possibles, sans compter ce qui peut être gagné en limitant la dérive des prix. La Défense nationale en serait plus cohérente et le soutien de l'Etat à ce-qui-doit-être-défendu plus équilibré. Peut-être même pourrait-on continuer de publier en français des revues scientifiques.

\*Chargé d'études sur l'industrie d'armement, dernier ouvrage paru: « les Ventes d'armes », Editions Syros 1988.