

# Dassault Aviation et l'année 2018

Jérôme PELLISTRANDI | Général (2S), rédacteur en chef de la RDN.

La traditionnelle conférence de presse présentant les résultats de Dassault Aviation s'est tenue jeudi 28 février. C'est l'occasion de faire le point annuel pour l'avionneur français, avec cette année, pour la première fois, l'absence de Serge Dassault décédé l'an dernier. Une page historique a ainsi été tournée mais le groupe poursuit son évolution en s'inscrivant dans cette continuité et en préparant l'avenir.

L'année 2018 a vu dans le domaine de la défense plusieurs étapes franchies. Tout d'abord, il y a eu la notification pour 3 *Falcon* dotés de la *Cuge* (*Capacité universelle de guerre électronique*), redonnant ainsi une capacité de guerre électronique jusqu'à présent mise en œuvre par 2 *C-160 Gabriel* arrivant en fin de vie. Le choix du modèle de *Falcon* n'a pas encore été fixé. Ensuite, le démonstrateur de drone de combat *nEUROn* a poursuivi ses essais avec une 4<sup>e</sup> campagne, permettant de poursuivre l'exploitation d'un engin performant et dont le coût a été très raisonnable. Par ailleurs, en juin, les *Mirage 2000N* mis en œuvre par les Forces aériennes stratégiques (FAS) ont été retirés du service au profit des *Rafale* équipés de l'*ASMPA* (*Air-sol moyenne portée amélioré*). Concernant les *Rafale*, 3 appareils ont été livrés, portant le total à 152 sur 180 commandés. Enfin, les 2 derniers des 10 *Rafale* Marine au standard F1 ont été mis au standard F3.



La reprise des livraisons pour l'Armée de l'air interviendra à partir de 2022 pour 28 avions et une nouvelle tranche de 30 appareils devrait être commandée en 2023. En 2018, le contrat pour le standard F4 a été notifié. Ce standard comprendra des briques technologiques préparant le *Scaf* en particulier autour de la connectivité. De fait, avec le F4, voire un F5 à l'horizon 2030, le *Rafale* sera encore présent vers 2050, suivant ainsi ce qui se passe pour les *F-16 Fighting Falcon* (Lockheed Martin), *F/A-18E/F Super Hornet* et *F-15 Eagle* (Boeing) dont la longévité est autour de 50 ans.



Parmi les autres grands chantiers, il y a la rénovation des *Atlantique 2*. 28 appareils avaient été livrés entre 1989 et 1997. La Loi de programmation militaire (LPM) 2019-2025 a prévu la modernisation de 18 *ATL2* au lieu des 15 prévus initialement. Le premier *ATL2* rénové est attendu cette année. Par ailleurs, le programme Patmar – Patrouille maritime – futur (moyens de surveillance et offensifs) devra étudier le successeur de l'*ATL2* à l'horizon 2030, Dassault ayant des propositions autour de *Falcon*, de même que Airbus autour d'une plateforme *A320neo*.

Concernant l'exportation :

- Le contrat *Rafale Égypte* est quasiment achevé avec la livraison de 23 des 24 appareils commandés, le soutien de la flotte entrant en phase active.
- Pour le **Qatar**, outre la notification en 2018 d'une commande de 12 appareils supplémentaires assortie d'une option pour 36, le premier appareil a été livré le 6 février. À souligner que la Base aérienne de Mont-de-Marsan contribue à la formation des personnels qataris tout comme l'Aérocampus de Latresne (équipé depuis février 2019 du *Rafale B01*) dans la banlieue bordelaise.
- Pour l'**Inde**, les enjeux sont majeurs avec la préparation du début de la livraison des 36 appareils commandés. Le premier *Rafale* indien a décollé le 30 octobre et sera livré cette année. Les besoins indiens sont importants avec une offre pour la *RFI* (*Request for information*) demandée pour 57 appareils destinés à l'*Indian Navy* et un autre *RFI* pour 110 avions destinés à l'*Air Force*. Un des aspects majeurs des contrats avec l'Inde est la montée en puissance du « *Make in India* » : cela se traduit par la fabrication locale de sous-ensembles de *Falcon 2000* et la constitution d'un écosystème industriel indien.

De ce fait, en 2019, il est prévu la livraison de 28 *Rafale* exclusivement à l'exportation. La cadence de production, qui pendant plusieurs années avait été réduite à 11 appareils par an, est désormais doublée avec 2 appareils par mois. Cela a signifié un réaménagement de la chaîne de soutien (« *supply chain* ») pour cette montée en puissance. À ce jour, le carnet de commandes comprend 101 *Rafale* à produire, le même nombre qu'au 31 décembre 2017.

Le grand chantier à venir va porter sur le *Scaf* (*Système de combat aérien du futur*), Dassault étant *leader* du programme avec l'appui d'Airbus. Un contrat de 2 ans a été signé fin janvier pour des études de conception et d'architecture, en attendant le prochain Salon du Bourget (17 au 23 juin) qui devrait voir la signature de 2 contrats de développement d'un démonstrateur avion et d'un futur moteur. Le *Scaf* avec le *New Generation Fighter* (*NGF*) devra avoir des capacités majeures de manœuvrabilité, de furtivité, de connectivité et de capacité d'emport. Le *NGF* sera donc plus gros que le *Rafale* et devra pouvoir évoluer également à partir d'un porte-avions.

D'autres éléments d'information, en particulier sur les programmes civils autour des *Falcon* ont été présentés à cette occasion. Avec la clôture définitive du programme raté (lié aux difficultés rencontrées lors du développement des moteurs *Silvercrest* par Safran) du *Falcon 5X* remplacé par celui du *6X* (moteurs *PurePower™ PW800* de Pratt & Whitney Canada) en cours de développement pour des premières livraisons à partir de 2022 : c'est un biréacteur d'une autonomie de 10 200 km avec une cabine la plus haute (1,98 m) et la plus large (2,58 m) – donc la plus spacieuse – du marché, pouvant emporter 16 passagers. Il faut également souligner l'accroissement des services proposés aux utilisateurs des *Falcon* avec une extension vers l'Asie des capacités de soutien client.



La feuille de route 2019 prévoit ainsi la livraison de 45 *Falcon* et de 26 *Rafale*, soit 71 appareils. Le Salon du Bourget 2019 sera sûrement l'occasion de dévoiler des informations, en particulier autour du programme *Scaf*. Face au rouleau compresseur américain autour du *F-35 Lightning II* de Lockheed Martin, il sera important que l'Europe montre sa volonté de conserver son autonomie stratégique dans ce domaine. À cet égard, le ralliement récent de l'Espagne au *Scaf* constitue un point positif.

Tout en préparant l'avenir, Dassault continue de valoriser le *Rafale* qui n'est pas encore à mi-vie et qui dispose donc d'un potentiel d'améliorations très significatif. ♦