

« *Unkillable* », le JSF? C'est en tout cas l'hypothèse avancée par le récent papier dans [The National Interest](#). Et pourquoi serait-il impossible de le liquider? En partie grâce aux soi-disant partenaires internationaux. Dont la présence contribue à rendre le programme « *unkillable* », même s'il devrait normalement finir ses jours dans ce que l'on appelle « *la spirale de la mort* » (la double pression de la montée des coûts et des réductions de commandes).

D'après le papier, il s'agit dès le départ d'un effort délibéré du Pentagone et de Lockheed pour sécuriser le programme (en prenant soin aussi de ne pas laisser de réelle alternative à la Navy et l'USAF).

Avec la complicité passive des prétendus partenaires européens (très passive, puisqu'ils sont soigneusement tenus à l'écart des circuits de décision, souvent même des informations), le F-35 serait donc devenu effectivement « *impossible à tuer* » selon *The National Interest*. Alors même que, pour reprendre les mots de Winslow Wheeler, ancien conseiller au Sénat US, « *ses problèmes sont inscrits dans son ADN* ».

Pour finir, rappelons encore une fois ce que c'est, ce programme que la participation de pays européens contribue à maintenir artificiellement en vie (malgré ses multitudes de troubles et ses performances pour le moins incertaines). Le JSF est, au fond, une déclaration de guerre à l'aéronautique européenne. Comme l'avait noté, dès 2002, une Résolution de l'Assemblée de l'UEO : « *le choix du JSF pour équiper les forces aériennes d'un certain nombre d'Etats membres aura des conséquences négatives pour l'avenir de l'industrie aéronautique européenne* ».

Les Etats membres concernés y sont donc appelés à « *reconsidérer leur participation au programme JSF, en tenant compte des solutions européennes disponibles aujourd'hui et des répercussions d'un éventuel choix en faveur du JSF pour l'avenir de l'industrie aéronautique européenne, ce choix étant susceptible de nuire au renforcement des capacités militaires européennes* ».

L'américain Bill Sweetman, auteur de plus d'une cinquantaine de livres sur l'aviation militaire et rédacteur en chef de *Defense Technology* au groupe *Aviation Week*, va plus loin encore. Pour lui, le plan global derrière le programme est de parvenir à une situation de « *monopole des avions de combat en Occident* » à partir de 2020, ce qui « *ne laissera pas beaucoup de marge de négociation aux futurs acheteurs* ».

* * * * *

✘ **Le F-35 JSF termine l'année 2013 en beauté. C'est [un rapport détaillé de RAND Corporation](#) (un think-tank proche de l'Armée de l'Air US) qui nous explique, mine de rien, que le programme est erroné, de par sa nature même. Car, pour RAND, le principe à la base du JSF, notamment celui de construire soi-disant un seul et même avion pour les différentes armes, est à l'origine de tous les maux possibles et imaginables.**

Les chercheurs de RAND font d'abord la démonstration que, historiquement, les avions de type « joint » n'ont jamais permis de faire des économies. Contrairement à ce que l'on en dit. Ensuite, ils en viennent au F-35 JSF, pour conclure que même dans l'hypothèse la plus optimiste, l'avion-miracle sera forcément plus coûteux que ne l'auraient été des programmes d'avions séparés pour l'USAF et la Navy. Tant pis pour le PR de Lockheed Martin.

Mais il y a mieux encore. Que le principe du même avion pour les différentes armes ne tienne pas ses promesses en matière d'économies, c'est une chose. Mais, d'après le rapport, de tels programmes nuisent aussi à la base industrielle de défense (en réduisant la compétition, l'innovation et en laissant les coûts s'envoler hors de tout contrôle, notamment).

Surtout, toujours selon RAND, ils mettent en péril le combattant. Celui-ci se retrouve privé d'options, ce qui peut tantôt accroître les risques de paralysie (en cas d'immobilisation générale sur un théâtre d'opérations pour cause de défaillance technique), tantôt diminuer la réactivité face à des situations imprévisibles.