



L'acquisition par l'Allemagne de drones israéliens : une solution transitoire au projet européen de vecteurs aériens inhabités

Le 12 janvier, le ministre fédéral de la défense allemand, Ursula von der Leyen, a annoncé la prochaine signature d'un contrat de leasing pour le drone israélien MALE (Moyenne Altitude Longue Endurance) Heron TP avec Israël's Aerospace Industry (IAI). Ce contrat confirme l'intérêt que l'Allemagne porte aux drones israéliens depuis déjà 2013.

Un partenariat solide entre l'Allemagne et Israël

Le partenariat entre Israël et l'Allemagne n'est pas nouveau, cette dernière s'étant déjà dotée de drones *Héron I* en 2013. La collaboration entre les deux pays avait été engagée à la suite de l'échec du projet de construction de drones *HALE* (High Altitude Long Endurance) *Euro Hawk* (dérivée du *Global Hawk* américain) entre *EADS* et *Northrop Grumman*. Ce projet, qui a coûté près de 700 millions d'euros à Berlin, a finalement été annulé en raison de problèmes liés à la volonté allemande d'installer leur propre système optronique. De plus, en raison de l'absence de système anticollision, l'*Euro Hawk* ne répondait pas aux normes de navigation des espaces aériens non ségrégués. Afin de ne pas perdre en capacité d'entraînement et de formation, l'Allemagne s'est tournée vers les *Héron I* adaptés par *Airbus Defense & Space*. L'accord, qui prendra fin en décembre 2017, a conduit à la signature d'un nouveau contrat visant, cette fois-ci, la location de *Héron TP*. L'intérêt porté aux *Héron TP* au détriment des drones américains *MQ-9 Reaper* s'explique d'une part, par le prix moins élevé du *Héron* et d'autre part, par la collaboration industrielle entre *IAI* et l'Allemagne via *Airbus* déjà bien établie.

Une décision transitoire nécessaire à la conservation des capacités allemandes

Le contrat du système *Héron TP* entrera en vigueur en 2018 et coûtera au gouvernement allemand 580 millions d'euros pour toute la période prévue par l'accord. Le système israélien, équivalent de l'américain *MQ-9 Reaper*, sera par ailleurs équipé de capteurs allemands. Selon le ministre de la Défense fédéral, la possibilité d'armer les drones sera envisagée mais uniquement dans le cadre de tirs hors du champ légal. Toutefois en raison de la sensibilité de cette problématique dans l'opinion publique allemande, cette décision devra être soumise à un vote du Parlement.

Les drones seront opérés depuis le territoire israélien. Cette décision permettra ainsi de pouvoir faciliter le transport des engins vers d'autres territoires dans le cadre de missions de projection et donc de s'affranchir des contraintes juridiques de l'espace aérien européen. En outre, elle offre également la possibilité de maintenir le niveau opérationnel du personnel allemand.

La signature future de ce contrat de *leasing* porte sur la fourniture de trois à cinq drones et prendra fin à l'horizon 2020 pour laisser la place à un projet européen.

Un partenariat européen questionné

En discussion depuis 2013, la question d'une collaboration des industries de défense européennes pour l'élaboration d'un drone MALE semble être en bonne voie. Le programme, porté actuellement par l'Allemagne, par l'Espagne, par la France et par l'Italie (*Airbus Group*, *Dassault Aviation* et le groupe *Finmeccanica*) devrait permettre la production d'un drone européen, opérationnel pour 2025. Si les caractéristiques techniques du système n'ont pas encore été dévoilées, la volonté de collaboration européenne lui permettrait d'être moins dépendante d'Israël et des États-Unis en la matière.

Cependant, le choix allemand pour le drone israélien risque de représenter un frein au projet de drone européen. En effet, le fait d'évoluer sur des systèmes différents empêche la constitution d'une culture opérationnelle commune et risque d'entraver les arbitrages industriels du futur programme européen. En outre, au vu de l'investissement allemand pour le contrat de *leasing* et des courtes échéances du projet européen, une incertitude demeure quant au respect du calendrier de ce projet commun.

Le partenariat conclu par IAI et l'Allemagne via Airbus ne représenterait donc qu'une solution transitoire permettant au pays de conserver ses compétences en la matière. La problématique que rencontre l'Allemagne est la même qu'en France. La solution actuelle de l'État français repose sur la gestion de tronçons aériens ségrégués, ouverts puis fermés après le passage du drone MALE. Si les Européens attendent donc avec impatience l'eurodrone, la probabilité d'un aboutissement du projet à moyen terme est faible. En effet les différentes cultures industrielles vont avoir du mal à s'accorder sur les caractéristiques techniques de cet engin.

Ces propos ne reflètent que l'opinion de l'auteur.