NH90,
l'enjeu d'une guerre industrielle sans merci



Légende

L'hélicoptère européen NH90 est dans la tempête après l'annonce de son abandon décidé par la Norvège, et récemment l'Australie. Ces décisions extrêmes, semblent s'appuyer sur des critiques par communes exprimées par ses utilisateurs. Pourtant, tous les pays utilisateurs ne semblent pas alignés sur ce constat. Si, comme tout programme majeur d'armement, le programme NH90 n'est pas exempts de reproches il faut dépasser les apparences pour tenter de saisir la situation et plonger dans la guerre industrielle à laquelle se livre Américains et européens.

Par Bruno Etchenic

Le scandale suscité par la décision de l'Australie de se débarrasser de ses NH-90 Taipan a un retentissement médiatique international. Alors que les justifications fallacieuses avancées par Cambera sont battues en brèche par des journalistes locaux, on est tenté de se poser la question lorsque l'on sait que trois autres pays ont déjà fait un pas en arrière concernant le NH-90. La Suède, la Belgique et la Norvège ont en effet envoyé des signaux négatifs ces dernières années, et la tentation est grande de penser que le programme est peut-être à l'aube d'une remise en cause généralisée. Heureusement, il n'en est rien. Sur ce dossier comme bien d'autres, la complexité interdit les généralités, et il est légitime de se poser des questions. Analyse.

Le scandale Australien

2023 fut une année noire la flotte de 46 MRH90 Taipan de l'armée Australienne. En effet, deux appareils furent perdus en deux accidents successifs ; en mars sans faire de victime, puis en juillet, causant le décès de 4 militaires. A la suite du dernier accident, les Taipan furent cloués au sol par mesure conservatoire, mesure qui devint définitive à la suite – Et c'est important de le souligner, à la suite d'une décision purement politique. A ce jour, il n'existe aucune preuve que ces accidents furent causés par la machine, et le constructeur, logiquement associé aux investigations, n'émit aucune recommandation ; ni d'un point de vue technique, ni d'un point de vue de procédures de vol, ou de maintenance.

L'appareil a été l'objet d'une campagne de dénigrement systématique, comme ce fut le cas pour le Tigre, autre équipement non Américains. Alors que la sécurité de l'hélicoptère Européen a été ouvertement mise en cause comme élément central de la décision d'interdire de vol toute la flotte, voici ce qu'affirma le Général Angus Campbell, responsable des forces armées, le 25 octobre devant une commission des affaires étrangères et de défense :

« Je ne serai pas en mesure de commenter ou de spéculer sur les causes possibles de l'incident, et la décision du gouvernement de ne plus faire voler la flotte de MRH-90 ne s'appuie pas sur le résultat de l'une ou l'autre de ces enquêtes. Il est important que les enquêtes sur les incidents soient autorisées à poursuivre toutes les pistes d'investigation, et je suis

informé que cela peut prendre jusqu'à 12 mois ou plus pour arriver à leur terme. »

Les mensonges du gouvernement étaient tellement gros qu'ils ont poussé le journaliste spécialisé Kym Bergmann à sortir de sa réserve lors d'un point presse, puis de publier un article sur le site asiapacificdefensereporter.com titré : « No, Minister – Taipan helicopters are extremely safe » (Non, M. Le ministre, les hélicoptères Taipan sont extrêmement sûrs)

. La sphère médiatique lié à la Défense ne comprend pas que les hélicoptères soient enterrés et non fournis à l'Ukraine, qui les réclamait pourtant. M. Bergmann s'exprime en des termes durs, parlant de campagne de diffamation, en apportant des conclusions différentes, mais étayées cette fois, pour conclure que le NH-90, toute versions confondues, n'a connu que 11 accidents depuis 2008 (dont 4 mortels), sur une flotte d'environ 500 appareils, sur un nombre total de plus de 250 000 heures de vol, ce qui est excellent.

Et d'ajouter que la campagne de diffamation n'a pas manqué une occasion de jeter le discrédit sur l'appareil durant la dernière décennie, et que chaque décision de clouer l'appareil au sol l'a été sur la base de raisons fallacieuses, ou parce que l'armée n'a pas appliqué les recommandations données par le constructeur lors des opérations de maintenance préventive.

Le journaliste révèle par exemple que lors de l'exercice Talisman Sabre en 2019, l'Australie a cloué au sol ses Taipan à cause de problèmes de vibrations du rotor de queue. Dans le même temps, la RNZAF (Nouvelle Zélande) continuait à faire voler ses propres appareils, car ils avaient appliqué les recommandations du constructeur, que l'Australie avait de son côté ignoré.

Dans les faits, et programme multinational oblige, il n'existe pas seulement deux variantes standard de l'appareil, mais une vingtaine.

Lors du crash mortel du mois de juillet, l'armée Australienne a également mis la pression pour que la RNZAF en face de même et éviter une mauvaise publicité. Quelques jours plus tard, les hélicoptères Néozélandais étaient de retour en vol. L'article donne d'autres exemples de mauvaise foi et relate même des décisions stupides (sic).

Il est à noter que l'Australie avait déjà pris la décision d'acheter des Black Hawk en 2021 et que la décision du retrait définitif du Taipan est concomitante à l'arrivée des premiers UH-60M, durant l'été 2023. Cela est presque logique étant donné qu'il aurait fallu allouer des ressources supplémentaires pour le maintien de deux flottes « concurrentes ». Il faut ajouter qu'en sus de performances très en retrait par rapport aux Taipan, les Black Hawk sont directement issus de la production américaine. Alors que les Taipan avaient été assemblé à Brisbane, l'Australie n'a pas profité d'un retour industriel pour l'achat de BlackHawk ; encore mieux pour les Américains, cette commande a permis à la production de l'hélicoptère de Sikorsky de perdurer, puisque l'entreprise ne vit plus que de rares contrats exports, le dernier Black Hawk produit pour les États-Unis ayant été livré en 2018.

Pour appuyer sa campagne de diffamation, ou désormais de justification face à un choix incompréhensible, voici ce qu'a déclaré le President de l'Australian Army Aviation Association (AAAA), Charlie Barton, après une litanie qui donne son sens aux mots perfidie et hypocrisie, déclare :

« Sur les 14 pays qui ont acheté le NH90, quatre retirent complètement leurs NH90 et un en retire la moitié. Avons-nous demandé pourquoi l'Allemagne, la Belgique, la Suède ou la Norvège ne proposent pas de faire don de leurs NH-90 ? »

Légende



Je vous propose de répondre à la question de M. Barton, et d'analyser la situation du NH-90 dans chacun de ces pays.

Avant cela, il est bon de faire un point sur l'état général actuel du programme de NH Industries afin d'exposer quelques faits, sans ignorer les éléments qui ont, ou qui posent toujours problème.

Retour sur les difficultés du programme

Le NH-90 est un hélicoptère développé par NH-Industries, une joint-venture tripartite et transnationale, avec la participation de la France et de l'Allemagne avec Airbus Helicopters, Leonardo Helicopters Division pour l'Italie, et Fokker Technologies pour les Pays-Bas.

L'entreprise, dont le siège social est basé en France, a été créé afin de développer le NH-90 pour le compte de la NAHEMA (NATO Helicopter Management Agency).

Cette structure visant à créer un constructeur unique à partir d'entreprises concurrentes n'est pas sans poser de problèmes, et des dissentions « internes » peuvent émerger, certains partenaires ayant l'impression que d'autres ne sont pas entièrement impliqués dans le programme. Sans pouvoir considérer NH Industries comme une coquille vide, on ne peut pas non plus parler d'intégration réussie, et les clients ont souvent à traiter en direct avec les sous-traitants, comme Airbus Helicopter ou Leonardo.

Le NH-90 existe en deux versions principales. La version TTH (Tactical Transport Helicopter) dédiée au transport tactique terrestre, et la NFH (NATO Frigate Helicopter), version navalisée destinée à être embarquée sur des navires, elle-même divisée en deux sous-versions différentes. Une version dédiée au Search & Rescue, et une version dédiée au combat antisurface et de lutte anti sous-marine.

Dans les faits, et programme multinational oblige, il n'existe pas seulement deux variantes standard de l'appareil, mais une vingtaine. Les versions de recherche et sauvetage, existent à partir du TTH ou du NFH, et la variante HKP14F suédoise, celle dédiée à la lutte anti sous-marine, est également basé sur la version terrestre, mais embarquant des systèmes Saab en plus d'une cabine réhaussée. En fonction des besoins et des désirs des clients, on peut trouver deux versions différentes de sonar, de Radar, de systèmes tactiques mais aussi de moteurs. La multiplicité de ces variantes est un casse-tête aussi bien pour la logistique que pour la gestion des essais et des certifications.

La version du NH-90 qui a le plus cristallisé les tensions est sans conteste la version navale, avec l'apparition de problèmes de corrosion. Ce problème complexe qui est apparu à la mise en service de l'appareil dans les forces armées

Légende





Légende

n'avait pas été anticipé. Lors d'un vol en stationnaire à 70 pieds/mer, le souffle du rotor engendre un nuage de gouttes d'eau qui s'infiltre partout. Pour se prémunir de la corrosion, l'appareil utilise un système de protection cathodique. Sauf qu'étant majoritairement fait en matériaux composites, la corrosion se concentre sur les pièces métalliques qui restent, phénomène accentué par l'électricité statique généré par la rotation du rotor.

Après la découverte de ce phénomène ayant fortement impacté la disponibilité, les forces ont ainsi dû s'adapter, et c'est avec l'inauguration d'une station de rinçage sur la BAN de Hyères fin 2023, suivie d'une autre à Lanvéoc prévue pour 2024 que la Marine Nationale française espère faire grimper son taux de disponibilité de 10 points. Des contacts au sein de la Marine Nationale m'ont assuré qu'une fois que les process ont été modifié, le phénomène de corrosion n'est plus un sujet, et n'impacte plus ni la disponibilité, ni les coûts de maintenance. S'il reste bien un problème de disponibilité qui n'est toujours pas résolu, la cause est à trouver ailleurs.

Sur le plan de la production industrielle, il est à noter que le programme est un succès. 500 machines ont en effet été livrées en une quinzaine d'année ce qui est un fait notable, surtout en considérant le nombre élevé de variantes. Mais si les industriels se sont mis en ordre de marche pour la fabrication, la gestion des contrats de maintenance et de la sous-traitance n'a pas été un long fleuve tranquille, avec notamment une disponibilité des pièces de maintenance très en deçà des attentes des clients.

A chaque problème, sa solution. NHI a ainsi commandé pour plus de 220 millions d'Euros de pièces afin d'augmenter son stock et, in fine, la disponibilité. Au-delà des solutions purement financières et industrielles, d'autres process ont également été mis en place pour fluidifier le flux des pièces de rechange, comme la mise en place d'un système d'échange standard à un niveau multinational. Auparavant, lorsqu'une boîte de transmission d'un Caïman français était déposée et envoyée pour révision au constructeur, NH-Industries devait renvoyer à l'armée de terre une boîte de transmission révisée provenant d'un autre appareil français. Ce ne sera plus le cas dès cette année, et ces éléments feront désormais l'objet d'un échange standard, nonobstant la nationalité de l'objet d'origine.

L'augmentation de la charge du plan de maintenance de l'hélicoptère par rapport à ce qui avait été prévu au départ, visiblement mal conçu, est aussi un des principaux motifs d'insatisfaction. Avec désormais plus de 500 machines livrées et un compteur d'heures de vol qui se rapproche des 300 000, la machine a de facto acquise une certaine maturité, et les retours d'expérience utilisateurs et industriels ont permis d'améliorer sensiblement la disponibilité des machines. Les temps de maintenance par heure de vol ont été diminué de 20%, et le nombre d'heure avant chaque grande visite est passé de 600 à 900, soit une amélioration de 50%, sans que le but ne soit encore atteint. Si le constructeur et les clients peuvent se réjouir d'une amélioration, il faut avouer qu'on partait de très loin. Des pistes d'amélioration sont identifiées, et la tendance est à l'amélioration.

Comme bien des programmes complexes réalisés post guerre froide, le NH-90 n'a pas échappé à de nombreux retards. En conséquence de quoi certaines armées ont été livrées avec des standards limités en capacité. Les Caïmans Marine, dont la Marine Nationale avait un besoin pressant, a donc reçu presque autant de versions que d'hélicoptères livrés, au fil du développement. En conséquence, des programmes de retrofits ont été nécessaires, et initialement non prévu dans les plannings de charge du constructeur. Par manque, entre autres, de disponibilité de pièces, certains appareils ont ainsi été immobilisé jusqu'à 24 mois, grevant d'autant la disponibilité des flottes.

Là aussi, la situation s'améliore. En 2023, NH-I a livré 24 appareils rétrofités aux forces, contre seulement 11 en 2022 et 5 en 2021.

Malgré tout, la disponibilité en opération est jugée excellente. Lorsque les NFH90 sont embarqué sur des navires, des taux de disponibilité de 85% sont constatés par la Marine Française, et des chiffres similaires sont constatés en Italie et en Hollande. Et au-delà des chiffres de disponibilité, la modularité a permis à la Marine Française de n'acheter qu'une seule version pour les 27 Caïman, pour faire aussi bien de la lutte anti sous-marine que de la recherche et du sauvetage, en évitant d'avoir deux micro flottes. En moins de 5 heures, une équipe de 4 techniciens motivée peut en effet reconfigurer complètement la cabine en installant ou retirant le kit de mission de lutte anti sous-marine, ce qui donne à la Marine Nationale la souplesse nécessaire en fonction des besoins de la mission.

Revenons maintenant à la déclaration de M. Barton, en reprenant tous les pays cités dans son commentaire. Si pour un média méconnaisseur on pourrait y voir là un lien de cause à effet abondant dans le sens de la démonstration, une pointe de réflexion met à jour sans difficulté son argumentation spécieuse.

Comme bien des programmes complexes réalisés post guerre froide, le NH-90 n'a pas échappé à de nombreux retards.

La Belgique

La composante Air de l'armée Belge a passé commande pour 4 NH-90 TTH et 4 NH-90 NFH. Associé à un problème de recrutement de personnels qualifiés, la gestion de cette microflotte a structurellement posé un problème de taille. C'est ainsi qu'en 2020 la composante air a décidé de rationaliser ses moyens et d'affecter son personnel et une plus grande attention à la mise en œuvre des 4 NH-90 NFH, en priorisant la mission de surveillance et secours en mer. C'est ainsi que les 4 NH-90 TTH se sont retrouvé temporairement mis en retrait.

La Norvège

Ayant des besoins importants et spécifiques concernant la lutte anti sous-marine dans la Mer de Barents, une version spécifique a été développée. Vendu, conçu et assemblé par Leonardo, il est à noter un temps de livraison extraordinairement long comparé aux autres clients.

Comme la France et les autres pays, la Norvège a des motifs d'insatisfaction légitime. La lenteur des livraisons, des livraisons à des standards intermédiaires entrainant les rétrofits ont eu raison du NH-90. Malgré tout, il est à se demander pourquoi, au moment où les choses sont sur le point de se résoudre, de vouloir tout remettre à plat et de partir sur un achat sur étagère (donc sans aucune modification spécifique) avec l'achat de 6 MH-60R pour environ 1 milliard de dollars.

Certaines critiques s'élèvent face à la gestion de ce programme d'acquisition par Leonardo, et d'autres partenaires l'accusent même d'avoir joué à un double jeu, en ayant concouru avec son propre poulain lors des appels d'offre. Sur ce dossier, il est compliqué d'obtenir des détails et les officiels Norvégien comme de NHi s'en tiennent à leurs communiqués respectifs.



Légende

La Suède

La suède possède sans aucun doute le NH-90 le moins standardisé parmi tous les utilisateurs. C'est le seul pays ne disposant pas d'une cellule identique aux autres, avec une cabine réhaussée de 24 cm (1m82 contre 1m58), et un système de mission entièrement développé par Saab. La version de lutte anti sous-marine a été développée à partir de la version TTH et non NFH, et embarque un sonar et un ordinateur de mission développé par SAAB.

En novembre 2022, et faisant suite à l'annonce Norvégienne le général Micael Bydén, commandant suprême des forces armées suédoises a annoncé vouloir stopper le programme de la version navale du NH-90 à cause d'une disponibilité médiocre, et de vouloir rationaliser le reste de sa flotte d'hélicoptères de transports ; comprendre : retirer progressivement les NH-90 TTH et les remplacer par une autre commande de Black Hawk.

Le HK14F (dénomination locale du NH90) n'est pas à considérer comme un hélicoptère étranger acheté sur étagère et ne peut pas être comparé à l'appareil de Sikorski. En effet, une part importante du HKP14 est développé en Suède même. En tournant le dos au NH90, la Suède abandonnerait aussi un pan entier de sa souveraineté sur sa propre industrie de défense.

A l'heure actuelle, le dossier est dans les mains du gouvernement de Stockholm, en attente d'une décision finale.

Légende



~~De la pression politique Etats-unienne américaine ? Conclusion~~

Que ce soit pour le dossier Australien ou les dossiers Norvégiens et Suédois, un agenda précis semble émerger. Dans la suite de l'accord Aukus, tout ce qui n'est pas d'origine Américaine est violemment écarté par les autorités de Cambera, à l'encontre même de leur propre intérêt. Devant l'ampleur du scandale de l'annulation du contrat des sous-marins avec la France dont les Australiens n'ont pas fini de digérer les conséquences, la sortie des Taipan apparaît comme une affaire de second plan. S'il fallait une preuve de la cécité de l'Australie vis-à-vis des Etats Unis, on pourrait leur demander pourquoi les avions F-35, pourtant décriés pour leur surcoût excessif, un défaut récurrent face aux capacités annoncées et un niveau de disponibilité très en deçà des attentes, n'ont pas été eux aussi, enterrés.

De l'autre côté de la terre, l'invasion de l'Ukraine par la Fédération de Russie a resserré les liens des nations atlantistes vis-à-vis des USA. Également partenaire des USA dans le programme F-35, il est intéressant d'observer, comme dans bien d'autres pays ayant sélectionné le F-35, la collusion entre la politique et les intérêts industriels. Il n'est plus un secret pour aucun observateur que la promotion des intérêts Américains se rémunères en avancement personnel. Ce qui se vérifie pour Le Premier Ministre Jens Stoltenberg, qui a fortement poussé pour que son gouvernement adopte le F-35 en Norvège, s'est retrouvé propulsé quelques années plus tard secrétaire général de l'OTAN. De même que pour l'Australie, on serait en droit de se demander pourquoi le F-35 bénéficie d'autant de grâces de la part de l'armée Norvégienne qui continue d'assurer son soutien envers et contre tout, alors que la cours des comptes épingle sérieusement les importants surcoûts et les nombreux retards ? Contrairement au NH-90 qui étaient en 2022 livré dans une configuration entièrement opérationnelle, le F-35 n'était lui toujours pas déclaré pleinement opérationnel. Pourtant, le ministère de la Défense n'a jamais menacé de rendre les avions, ni même esquissé la moindre critique.

En suivant la Norvège sur le dossier du NH-90, la Suède s'aligne également avec les intérêts Américains en ayant pris la décision de rejoindre l'OTAN. Ce qui frappe (ou non) est l'enchaînement des circonstances. C'est en effet le 17 mai 2022 que la Ministre Suédoise des Affaires Etrangères a signé le formulaire de demande d'entrée dans l'OTAN, et le 17 juillet qu'un général de l'armée de l'air Suédoise fit les premières annonces d'un possible retrait de la Suède au programme NH-90.







Légende de haut en bas
xxxx
xxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxx

Que ce soit au niveau naval, des hélicoptères ou des avions de combat, il existe une véritable guerre commerciale visant à priver l'Europe de débouchés sur son industrie de défense à laquelle le NH-90 n'échappe pas, en jouant parfois contre son camp. Si comparaison n'est toujours pas raison, il est navrant de constater le deux poids – deux mesures dont font l'objet des appareils en fonction de leur origine. Pourtant jugé par les opérationnels comme étant un appareil particulièrement performant, mieux adapté à leur contexte et technologiquement plus avancé que la concurrence, les conséquences dramatiques des déboires de ce programme nous font penser qu'au final, le principal défaut du NH-90 serait peut-être de n'être pas né Américain. ❍