



Association Aéronautique  
Astronautique de France

N° 2  
FEVRIER 2009

# La Lettre

## Editorial

### APRES LA HAYE 2008 ?



Michel SCHELLER,  
président de la 3AF

Les 25 et 26 novembre dernier s'est tenu à la Haye le 8<sup>ème</sup> Conseil ministériel de l'Agence Spatiale Européenne. Le premier avait eu lieu en 1977 à Paris. Vingt années déjà !

Si l'accès à l'espace – les lanceurs – est généralement reconnu par les grandes puissances spatiales comme un maillon indispensable d'une stratégie ambitieuse, on pourrait être tenté de penser qu'en Europe il ne s'agit plus là présentement d'une préoccupation, tant sont privilégiées les applications (observation, météorologie, télécommunications), les sciences spatiales et également, au travers de l'engagement européen dans la Station Spatiale Internationale (ISS) la présence de l'homme dans l'espace.

Sans débouché commercial suffisant (satellites de télécommunications), sans perspective directe de contribution à l'amélioration des conditions de vie sur terre (satellites d'observation et de météorologie), sans engagement de portée internationale comme c'est le cas pour les programmes relevant de la coopération de l'ISS, sans courant de pensée à forte puissance médiatique en faveur de l'exploration habitée, conviendrait-il de faire alors le constat que l'accès à l'espace n'est qu'un outil de souveraineté, et ne répondrait qu'à un impératif « politique » régalien ? La 3AF s'est dès lors mobilisée à travers ses experts pour attirer l'attention des décideurs sur le fond de cette question.

La 3AF a exprimé sa position auprès du ministère de tutelle, de l'ASE, du Cnes, d'Arianespace et des parlementaires concernés, sur l'urgence de lancer le développement sur le lanceur Ariane d'un étage supérieur cryotechnique moderne et adapté en terme de missions à l'évolution prévisible du marché des lancements de satellites de télécommunications.

Cet étage, dénommé ECB il y a dix ans lorsque la stratégie de l'ASE programait la montée en puissance d'Ariane 5 en deux phases, devait alors entrer en service en 2006. Prenant le relais de la version ECA dont la performance visée était limitée à 10 tonnes, l'ECB devait porter la masse totale de satellites lancés par paire à 12 tonnes.

L'échec du vol inaugural de la version ECA a provoqué un décalage significatif (et compréhensible) du calendrier initial. De là à trop attendre pour disposer de la prochaine évolution significative et opérationnelle d'Ariane apparaît comme un pari très risqué. En effet, alors qu'Ariane 5 ECA n'atteint pas le niveau de 9 tonnes d'emport et qu'il semble que ce seuil sera difficilement dépassé lorsque toutes les réserves de performances dans sa version actuelle auront été consommées, prendre le risque que l'exploitation actuelle ne se prolonge sur une dizaine d'années sans véritable incrément ne peut qu'inquiéter compte tenu du contexte international. Au regard du besoin et de l'âpreté de la concurrence internationale, la conférence de Berlin de novembre 2005 aurait pu à l'époque décider du développement de la nouvelle version, permettant d'espérer une exploitation commerciale intervenant à une époque clé, vers 2012 – 2013. Ce ne fut pas la décision prise ; mais le pré-développement du moteur Vinci a alors été décidé, laissant ouvert l'espoir d'une entrée sur le marché en 2015 – 2016.

Certes l'évolution de la masse des satellites est un sujet de controverse depuis de nombreuses années. Chacun avance ses chiffres. Certains en remettent même en cause le fondement par des arguments conjoncturels. L'idée selon laquelle les satellites qui en moyenne n'ont cessé de grossir depuis la naissance du marché commercial se limiteraient aux tailles actuelles dans les dix prochaines années semble convaincre certaines parties prenantes, jusqu'aux décideurs, semble-t-il.

Pourtant, avec environ 9 tonnes disponible et la croissance lente mais sûre du nombre de satellites de la catégorie 5 - 6 tonnes, sommes-nous vraiment assurés de compter les dix années à venir sur un nombre suffisant de satellites de l'ordre de 3 tonnes qui complètent la charge à satelliser et fassent de l'activité de lancement un commerce économiquement équilibré ? N'a-t-on rien à craindre d'une concurrence qui prendrait une part significative de cette catégorie, rendant ainsi plus hypothétiques les possibilités d'appairage pourtant indispensables au lanceur européen ? Et dans ce contexte, quel avenir veut-on offrir à Soyouz, qui depuis Kourou pourra satelliser les charges de 3 tonnes, justement celles dont Ariane 5 ECA aura cruellement besoin ?

### Dans ce N°

La vie des groupes  
régionaux  
p2-5

Comité Jeunes  
p6

Intelligence  
Extra-terrestre  
p8-12

Les histoires  
de l'HISTOIRE  
p13-16