

ARMÉE DE L'AIR

LA DYNAMIQUE DE LA TRANSFORMATION

Après s'être penché sur les enjeux pour l'avenir de l'armée de terre (supplément au n° 616), TTU examine cette semaine le cas de l'armée de l'air. Ce travail a été réalisé en étroite collaboration avec le général (2S) Michel Abrial et Guillaume Schlumberger, directeur de la Fondation pour la Recherche Stratégique pour évoquer le cas de l'armée de l'air.

«En fait, qui dispose du ciel dispose de la liberté d'action en surface. Nous avons tendance aujourd'hui à l'oublier, tant la supériorité des aviations occidentales semble aller de soi» (le général Abrial, lors de son allocution devant la 59^e session nationale de l'IHEDN). Afin de maintenir et d'améliorer sa maîtrise du ciel, l'armée de l'air s'est donc engagée, depuis plusieurs années déjà, dans une transformation profonde pour répondre aux nouveaux défis et menaces émergentes ainsi qu'à la stratégie de réforme entamée par le ministère de la Défense et l'Etat. Cette transformation se déroule dans un contexte stratégique imprévisible. Prolifération des armes de destruction massive, acteurs asymétriques, attentats perpétrés au cœur des grandes villes (emploi de matières chimiques comme l'ammoniac...),

catastrophes naturelles... La perception des risques encourus par les populations s'élargit et couvre un spectre dépassant largement celui des simples conflits interétatiques. La Défense se transforme face à ces nouveaux défis, afin de continuer à défendre les intérêts de la France et la sécurité des Français. L'armée de l'air s'inscrit naturellement dans cette dynamique en mettant à la disposition des décideurs politiques ou militaires ses capacités intrinsèques de réactivité, son expérience et sa compétence. Toutes les possibilités offertes par la troisième dimension sont exploitées et l'armée de l'air se transforme en conservant son niveau de performance. Face aux modes d'action des nouveaux adversaires, elle poursuit une politique d'ouverture vers les acteurs côtoyés tous les

jours en opérations, militaires ou civils, français ou étrangers.

Le contexte géostratégique oblige à une adaptation constante des postures de défense et à être présent sur tout le spectre d'opérations. Depuis 1989, les armées de l'air occidentales sont confrontées à plusieurs défis communs et à un éventail de missions à la fois large et varié allant du conflit de haute intensité avec des frappes de coercition massives, précises et réactives, aux opérations de maintien de la paix en passant par la pratique de la surveillance aérienne, l'interdiction de zone ou l'appui-feu rapproché en milieu urbain. La mise en œuvre de modes spécifiques en interarmées et une bonne interopérabilité permettent à l'armée de l'air de répondre à la résurgence de l'emploi des forces conventionnelles dans le monde.

L'armée de l'air en opération

«(...) L'armée de l'air, c'est 3 500 aviateurs déployés dans le monde entier. Un tiers d'entre eux assure des missions de souveraineté outre-mer. Un autre tiers est impliqué dans des missions de présence dans des pays auxquels nous lient des accords de défense. Le reste agit quotidiennement dans le cadre d'opérations extérieures. Environ quatre-vingts appareils sont ainsi mis en œuvre, dont une vingtaine d'avions de combat. L'armée de l'air est par exemple présente en Afghanistan, où son action s'inscrit dans le cadre asymétrique de la lutte contre le terrorisme et de la sécurisation de certaines provinces. Nos Mirage 2000D ont déjà effectué de l'ordre de 400 sorties en quatre mois et

de demi de présence. Les vols se traduisent parfois par des passages à très basse altitude et à très grande vitesse, dont le but est de prévenir toute action hostile contre nos forces au sol. Dans d'autres cas, nos équipages tirent, en coopération étroite avec les forces spéciales, des armements de précision guidés laser contre les talibans. Les Mirage F1 CR ont, en un peu moins de 200 sorties réalisées en deux mois, satisfait les besoins en renseignements des états-majors situés en Afghanistan et des organismes français. Sur un théâtre plus proche de nous, en Méditerranée, l'armée de l'air s'est distinguée au Liban. Le 14 juillet 2006, les hélicoptères EC-725, fraîchement arrivés dans

les forces, défilaient au-dessus des Champs-Élysées. Le soir même, ces équipages étaient prévenus qu'ils allaient intervenir au pays du Cèdre. Ils décollaient le 16 dans l'après-midi de la base aérienne de Cazaux pour rejoindre Chypre le 17 juillet au matin, d'où ils s'envolaient quelques heures après pour leur première mission. Leur réactivité allait être mise à profit pour évacuer rapidement nos ressortissants. Au 25 juillet, 250 de nos compatriotes avaient quitté le Liban en hélicoptère. Les missions s'orientaient par la suite vers des évacuations sanitaires. Environ un millier de personnes avaient finalement été transportées au 22 septembre 2006 (...).»

Le général Abrial, le 17/10/2006

► Doctrine, interarmisation

L'armée de l'air accompagne, comme les autres armées, la montée en puissance de l'interarmisation. L'enjeu, pour elle, est d'apporter le plus en amont possible les effets spécifiques de l'usage de la troisième dimension dans la formalisation des doctrines et des concepts interarmées, d'où la politique de «dépyramidage» des personnels entreprise pour honorer des postes d'officiers supérieurs dans les structures interarmées ou interalliées. Elle doit également moderniser ses forces et rationaliser son budget afin de prouver l'utilité des missions qu'elle remplit et répondre aux nouveaux impératifs de gestion donnés par la loi organique des lois de finances (LOLF).

► Grandes caractéristiques

L'armée de l'air dispose de capacités pour intervenir rapidement, n'importe où, en offrant une gamme originale d'effets aux décideurs politiques et soutenir le plus justement possible son action d'un point de vue diplomatique ou militaire. Ses caractéristiques principales résident dans la réactivité, la mobilité, la précision de ses armements, la flexibilité et la polyvalence de ses vecteurs et enfin la visibilité diplomatique offerte par leur déploiement.

► Les Opex

L'armée de l'air intervient notamment au Liban, au Tchad, en Côte d'Ivoire, en République démocratique du Congo, où les moyens de transport participent à l'évacuation rapide de ressortissants français et étrangers, à la mobilité et au soutien logistique des autres armées. Quant aux appareils de combat, ils offrent sur l'ensemble du théâtre africain une gamme complète d'effets allant de la reconnaissance à la destruction d'objectifs.

UNE ARMÉE EN PHASE AVEC LES CONFLITS NOUVEAUX...

Certains spécialistes s'évertuent à vouloir démontrer que l'arme aérienne n'est pas adaptée au combat contre un adversaire asymétrique. L'asymétrie n'existant pas dans les airs, les forces aériennes seraient à contre-courant des conflits actuels et futurs. Pourtant, les exemples vécus au quotidien contredisent ces affirmations. En France et en complément des avions de chasse, les hélicoptères participent au dispositif de posture permanente de sûreté contre des tentatives hostiles à partir d'aéronefs ultra légers. La contribution de la puissance aérienne en Afghanistan est tout aussi primordiale. Au-dessus d'un terrain montagneux, accidenté et peu aisé d'accès, l'aviation de combat met à disposition des structures alliées des capacités originales pour pallier, en partie, les problèmes liés à la mobilité. L'aviation de combat permet de disposer d'une puissance de feu incomparable, où forces spéciales et aviation de combat sont, là aussi, complémentaires. L'automatisation de certaines fonctions donne, à terme, la possibilité pour les aéronefs d'occuper le ciel de manière permanente dans une action s'inscrivant dans la longue durée.

... ET AVEC L'EUROPE DE LA DÉFENSE

La modernisation des structures de l'armée de l'air passe par un renforcement de la coopération internationale et européenne. Le programme «Advanced Jet Training School» (AJeTS) est en place depuis septembre 2004. Cette école de formation commune des futurs pilotes de chasse militaires belges et français, rejoints par des stagiaires allemands et un instructeur italien, repose sur un partage des moyens, depuis l'infrastructure jusqu'à l'instruction, en passant par les matériels spécialisés. Des pilotes de transport belges et néerlandais ont de même été formés pour la première fois à Avord. Dans le cadre de la formation, il faut souligner une première sur la base de Cognac, où l'armée de l'air garde la formation des pilotes mais externalise les moyens aériens et leur entretien. L'arrivée de l'A400M va élargir cette dynamique liée à la formation vers les domaines du soutien et des expérimentations. L'European Airlift Center devrait devenir, en 2008, un véritable centre du commandement du transport aérien européen permettant de mutualiser les différents moyens. Le groupe aérien européen (GAE), qui regroupe en Grande-Bretagne des officiers de sept armées de l'air occidentales, offre un cadre privilégié pour optimiser les partenariats et pousse toujours plus loin l'objectif de rationalisation des moyens, garants de gains opérationnels et financiers à l'échelle européenne. D'autres initiatives visant à renforcer l'interopérabilité des forces aériennes peuvent être citées : le centre d'analyse et de simulation pour les opérations aériennes (CASPOA), qui forme de nombreux stagiaires de différentes nations aux tâches de planification et de conduite des opérations aériennes, et le centre de formation à l'appui aérien rapproché (CFAA), qui fournit du personnel expert en CAS (Close Air Support).

MISSIONS DE SÛRETÉ

La mission de sûreté aérienne, s'inscrivant dans le cadre de la Posture Permanente de Sûreté, est par essence interministérielle et permanente. Les événements du 11 septembre 2001 soulignent toute son importance, mais aussi sa difficulté. L'armée de l'air met en œuvre un dispositif de veille et d'alerte dont les divers composants sont intégrés pour réduire au minimum les délais de réaction. L'ensemble de ce dispositif est capable d'intervenir en quelques minutes. Huit Mirage 2000 et Rafale sont quotidiennement en alerte avec cinq hélicoptères pour contrer des mobiles lents ou rapides ainsi que des avions légers, hélicoptères ou drones. En moyenne sur une année, les appareils en alerte décollent 2 000 fois et 200 de ces missions concernent l'assistance à des appareils en difficulté. Des processus de coopération sont développés avec les pays étrangers pour mieux contrer les menaces transitant par des espaces aériens limitrophes. L'armée de l'air participe à Vigipirate et à des interventions régulières pour assurer la sécurité des Français. Environ 130 opérations de recherche et sauvetage sont déclenchées chaque année, sauvant en moyenne une vingtaine de personnes.

AIR 2010, C'EST DÉJÀ DEMAIN

Air 2010 avance à grands pas, notamment grâce à une dynamique au sein de l'état-major de l'armée de l'air et dans les postes décentralisés

comme à Bordeaux, où toute une classe de décideurs se connaît et veut faire progresser l'outil de défense aérienne. Air 2010 a plusieurs objectifs :

- rationaliser et décloisonner l'organisation pour mieux préparer les forces ;
- adapter son organisation aux évolutions du ministère et de l'international ;
- recentrer les activités de l'état-major sur la préparation de l'avenir ;
- prendre en compte les évolutions sociales et les aspirations du personnel.

Cette étape est également celle d'un début de mise en réseau, à travers l'arrivée de liaisons de données tactiques sur des plates-formes diversifiées, d'une meilleure adéquation des effets létaux à travers la diversification des charges et de la pérennisation des capacités de transport, dans l'attente de leurs renouvellements. Les premières études ont débuté en 1999 et l'approbation des textes juridiques devrait avoir lieu en 2008. Air 2010 est constitué de cinq ensembles :

- *Les opérations avec le Commandement de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes (CDAOA) et le Commandement des Forces Aériennes Stratégiques (CFAS)*. Peu touchés par cette réforme, ils se situent sur les bases de Balard, Taverny avec un transfert prévu vers Lyon-Mont-Verdun.

- *Le Commandement des Forces Aériennes (CFA)*, qui regroupe en Brigades Aériennes les quatre anciens commandements : forces aériennes de combat, forces de projection, systèmes de surveillance, d'information et de communication, forces de protection et de sécurité. Cet ensemble de forces, profondément remanié, est situé à Metz et regroupera, à terme, tous les moyens aériens de l'armée de l'air.

- *Le Commandement du Soutien des Forces Aériennes (CSFA)*, situé à Bordeaux, est constitué de cinq brigades aériennes : systèmes d'information et de commandement, infrastructure, technique, logistique soutien de l'homme.

- *La Direction des Ressources Humaines de l'Armée de l'Air (DRHAA)* regroupe l'ancien commandement des Ecoles (CEAA), la Direction du Personnel (DPMAA) avec les diverses écoles de formation initiale et de spécialisation.

- *Le Service d'Administration Générale et Finances (SAGF)*, qui se répartit entre la région parisienne et la province, vient compléter ce dispositif. Les Régions Aériennes Nord et Sud vont disparaître et leurs attributions redistribuées au sein de ces nouvelles entités suivant une logique «métiers». Un général «théâtre national», adjoint CDAOA, sera le correspondant unique pour tous les problèmes territoriaux, de sécurité et de communication. En évitant de toucher à la cohérence et à l'unicité du commandement sur le terrain, ces cinq ensembles s'appuient sur les bases aériennes, structures fondamentales de l'armée de l'air.

EN ATTENDANT "FAIRE FACE 2025"

La modernisation des systèmes d'armes s'inscrit dans un projet cohérent à long terme : «Faire Face 2025» qui, s'appuyant sur une approche capacitaire en lieu et place de la traditionnelle approche de moyens, permettra de mettre en adéquation les structures et les moyens de l'armée de l'air. L'après Air 2010 se situe à l'horizon 2015, où les capacités Air en réseaux vont se généraliser, marquant un double progrès dans l'intégration des moyens et dans leur aptitude à opérer selon des tempos plus rapides, à l'échelle interarmées et interalliés. L'étape suivante, vers 2020, devrait améliorer la survivabilité des aéronefs, des réseaux, des armements et consolider la sûreté des informations et des processus, en vue d'atteindre une intégration globale interarmées et interalliés sécurisée. 2025, fixé comme étape terminale de cette démarche pour aboutir à une armée de l'air assurant la maîtrise d'œuvre d'une puissance aérienne et spatiale parfaitement intégrée en un système global capable d'adapter les réseaux aux situations et à tous les types d'engagements.

► Le Rafale : un emblème

L'appareil le plus emblématique de la modernisation de l'armée de l'air est sans aucun doute le Rafale air. Opérationnel sur la base aérienne de Saint-Dizier depuis le mois de juin 2006, il tient déjà l'alerte de défense aérienne en France, participe à des exercices à l'étranger et vient d'être déployé en Afghanistan avec des capacités air-sol. A l'horizon 2015, l'armée de l'air compte sur une flotte de 300 avions de combat, dont une moitié de Rafale.

► Participation à la dissuasion

La composante aérienne nucléaire a montré depuis quarante ans sa capacité d'adaptation aux menaces existantes. Les FAS sont composées de trois escadrons de Mirage 2000N et de 14 ravitailleurs qui effectuent 15 % environ de leurs missions au titre de la dissuasion. Deux escadrons de Mirage 2000N feront l'objet des adaptations nécessaires (standard K3) pour emporter l'ASMP amélioré (ASMPA) en 2009, pour le premier, et en 2011, pour le second.

► L'Advanced Male

A cette échéance, l'Advanced Male sera opérationnel, apportant la permanence de la surveillance, l'acquisition des objectifs et la connectivité sur le théâtre d'opérations. A plus long terme, la flotte aérienne pourra être renforcée par des drones de combat ou UCAV (Unmanned Combat Air Vehicle).

► L'urgence des A400M et MRTT

Les performances et les exigences en consommation du Rafale, avion biréacteur, ainsi que l'ancienneté des C135 conduisent à rechercher l'acquisition d'un nouvel avion ravitailleur dès 2011. La capacité de transport aérien sera complète lorsque l'A400M sera opérationnel dans les forces ainsi que les MRTT.

► Voilures tournantes

Les hélicoptères EC-725 «Caracal», récemment arrivés dans les forces, ont permis d'évacuer un millier de personnes du Liban à l'été 2006 et accomplissent actuellement des missions de liaison et de recherche-sauvetage au bénéfice des forces déployées en Afghanistan.

OPÉRATIONS EN RÉSEAUX

Le système de commandement et de conduite des opérations aériennes (SCCOA) a été développé au début des années 90 pour tirer le meilleur parti des qualités de l'arme aérienne. Le besoin d'échange de données entre tous les intervenants a nécessité une approche système globale. Présenté comme un «Système de systèmes», le SCCOA donne à l'armée de l'air les moyens d'assurer la conduite des missions ainsi que la gestion globale de l'espace aérien et des systèmes d'armes, au niveau le plus élevé. Ce système est fortement automatisé, rapidement renseigné et

présente une interopérabilité élevée avec les armées françaises et alliées. Les moyens fixes sont mis en œuvre dès le temps de paix pour assurer en permanence et, dans le cadre de la protection, la surveillance et le contrôle des approches du territoire. Ils sont complétés par des moyens mobiles assurant les mêmes fonctions dans le cadre de la projection et la mobilité. Une démarche analogue est à l'origine de l'ACCS (Air Command and Control System) de l'Otan auquel la France participe depuis 1990. Elle a évité de développer en franco-français certains matériels et logiciels et conduit à

l'installation d'un centre ACCS à Lyon-Mont-Verdun en 2008. Au réseau maillé et dense du SCCOA viennent s'ajouter le système de surveillance de l'espace Graves (Grand Réseau Adapté à la Veille Spatiale), qui permet de maintenir à jour une base de données de l'ordre de 2 000 satellites. L'ouverture de l'armée de l'air au domaine spatial se fera progressivement à partir, notamment, du prolongement des modes d'action de la Défense aérienne dans l'espace exoatmosphérique (surveillance, détection, identification, alerte avancée).

L'IMPORTANCE DU SOUTIEN INTERARMÉES

Organisme à vocation interarmées (OVIA), la Structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels de la Défense (Simmad) gère le budget consacré au MCO aéronautique de l'armée de l'air, qui s'élève à

1,1 milliard d'euros par an. En 2006, il a permis de réaliser l'activité aérienne prévue tout en redressant la disponibilité globale des avions, qui atteint près de 65 % en métropole et plus de 90 % en opérations extérieures. Autre

avancée importante, au 1^{er} janvier 2008 sera créé le Service industriel d'aéronautique (SIAé) ayant pour vocation de rassembler au sein d'une organisation unique l'ensemble des acteurs étatiques du volet industriel du MCO.

PERSPECTIVES

La transformation de l'armée de l'air consiste non seulement à moderniser ses équipements mais à étudier également l'adéquation de ses structures et de ses processus face aux défis présents et à venir. Pour optimiser l'utilisation des ressources qui lui sont allouées, l'armée de l'air a choisi de privilégier la qualité plutôt que la quantité. A la logique de moyens, qui prévalait lors de la guerre froide avec des systèmes de défense redondants, a fait place, aujourd'hui, une logique d'effets. Il lui faut définir le juste besoin en équipements pour satisfaire les objectifs fixés tout en maintenant l'activité d'entraînement des forces pour garantir leur niveau opérationnel. L'armée de l'air a ainsi consenti des efforts, sans équivalent, de rationalisation en matière de maîtrise des flux financiers. Pour assumer le coût de ses programmes

nouveaux, elle a dû consentir à une réduction importante de ses flottes et de son activité. Sur la période 2000-2012, l'armée de l'air va perdre plus de 500 appareils, alors qu'elle n'en mettra que 150 en service opérationnel. Cette réduction va entraîner la fermeture d'unités et accélérer le retrait de flottes anciennes : M2000C, Mirage F1CT, C160, Crotale. Elle conduit aussi à des abandons capacitaires : 17 Rafale sur la LPM, DC8 Sarigue, Mystère XX, intégration A2SM sur M2000D... Mais les objectifs d'optimisation ne seront tenus que si les plates-formes vieillissantes sont remplacées à temps. La modernisation des flottes doit être réalisée dans les délais prévus et le calendrier de livraison des flottes nouvelles — Rafale, A400M, EC725 — doit être respecté. La mise en service au plus tôt du MRTT comblerait le déficit

capacitaire en matière de transport/projection/ravitaillement stratégique et entraînerait le retrait de la flotte C135, la plus ancienne de l'armée de l'air, dont les coûts de MCO sont très importants. Du fait de l'évolution des matériels et de leur contexte d'emploi, les compétences professionnelles requises seront de plus en plus complexes. L'armée de l'air tire sa principale force de son personnel hautement qualifié, sans lequel elle ne saurait être aussi efficace et appréciée partout où elle est engagée. Le format actuel de l'armée de l'air est de 61 000 militaires et 5 000 civils. Le défi de l'armée de l'air est de préserver ses ressources humaines en maintenant leurs compétences et leur savoir-faire, ce qui suppose une adaptation harmonieuse du corps des officiers, des sous-officiers et des militaires du rang.

TTU - Lettre hebdomadaire d'informations stratégiques - Editée par la Sarl Certes au capital de 40 155 €

Siège social - 25, rue du Louvre - 75001 Paris - ☎ 01 40 26 03 03 - Fax : 01 40 26 18 59 - Email : ttu@ttu.fr - www.ttu.fr

Directeur de publication : Guy Perrimond - Rédacteur en chef : Arnaud Kalika

Chefs de rubrique : Guillaume Belan, Habib Hobeika - Associé principal : Guy Perrimond

Numéro de commission paritaire 0110 I 85973 - ISSN 1270 - 8194 - Imprimerie : Certes - © Certes 2007 - Reproduction interdite

Prix au numéro : 23 € - Abonnement annuel 44 numéros France : 660 € - Etranger 710 €