

# QUEL RÔLE LA FORCE AÉRIENNE PEUT- ELLE JOUER DANS LA CONSTRUCTION DE L'EUROPE ? QUELLE PART LUI DONNER ?

Directeur de recherche

Mr Carlier

Stagiaires rédacteurs

Lcl Beaudru  
Ica Bearenaut  
Lcl Hirtzig  
Lcl Patron  
Cdt Caboche  
Cdt Gouézé  
Cdt Pages

En préambule, il semble opportun de préciser que, dans un processus de communautarisation, d'interarmisation, de cohérence globale et d'interdépendance, il convient de ne plus parler de l'armée de l'air française ni de l'arme aérienne en France mais des armées de l'air européennes et, poussant le raisonnement jusqu'à son extrême logique, seule l'arme aérienne européenne devrait être évoquée. Il s'agit là d'une première démarche majeure dans un processus global de cohésion et d'efficacité, de mise en valeur de l'intérêt commun et non du particularisme et de développement d'un système de systèmes concourant à une défense commune. Aussi, si au cours de ce dossier, les divers termes précités sont employés, il est nécessaire de comprendre que l'esprit qui les anime reste celui de l'arme aérienne, composante au service de la collectivité.

\*\*\*

« La réflexion sur le rôle de la puissance aérienne dans la construction d'une Défense européenne s'impose car elle détermine non seulement l'avenir des forces aériennes européennes mais aussi, et surtout, le rôle que nous souhaitons leur voir jouer dans le règlement des crises et des conflits. » (Allocution du général d'armée aérienne Jean-Pierre JOB, CEMAA – Colloque AIR 2001 - 17 juin 2001 – Salon du Bourget).

### PREAMBULE

De part ses capacités intrinsèques (vitesse, réactivité, adaptabilité, réversibilité, puissance de feu, précision et portée,...), l'arme aérienne a acquis une dimension stratégique et incontestable dans la résolution des crises modernes. Capable d'exercer une pression militaire significative sur une région en crise en quelques heures, tout au plus en quelques jours, la puissance aérienne est capable de s'adapter avec célérité aux sollicitations diplomatiques. A ce titre, véritable bras armé, prolongement du vecteur politique, elle constitue une capacité essentielle à consolider et développer dans le cadre de l'avènement de l'Europe de la défense.

Au sein des fonctions de renseignement et de contrôle et de gestion de l'espace aérien, les forces aériennes jouent un rôle indispensable au travers des missions de surveillance/reconnaissance, de maîtrise du ciel, de projection de puissance à distance, de transport stratégique et tactique et d'appui des troupes au sol. De par les caractéristiques de son environnement (un espace de travail continu et fort complexe, sans réelle frontière tangible imposant une gestion et une coordination permanente), l'armée de l'air française a été très tôt naturellement tournée vers une coopération avec l'ensemble des acteurs évoluant dans le milieu aérospatial. Le cadre interarmées et multinational impose alors un corollaire majeur, le développement de moyens structurels, techniques et humains interopérables voire communs ou identiques.

L'espace aérien, qui constitue lorsqu'il est maîtrisé une véritable force en soi, a apporté cependant son lot de contraintes : les hautes technicités et technologies nécessaires à la maîtrise de ce milieu et qui sont garantes de l'impérative « supériorité aérienne » ont conduit à une flambée irrationnelle de ses coûts d'exploitation. Pour cette raison, très tôt, l'armée de l'air française dut se tourner vers une coordination et un partage des moyens et des tâches au sein de forces interarmées et multinationales.

Par ailleurs, les armées de l'air européennes sont aussi soumises aux évolutions culturelles et économiques de leur environnement. Ainsi les problématiques relatives au partage de l'espace aérien notamment avec l'aviation civile commerciale, aux sensibilités écologiques des

opinions publiques (nuisances, pollution,...) imposent une coopération et une optimisation de l'emploi des ressources disponibles ainsi qu'une meilleure intégration dans la société moderne.

C'est pourquoi nous pouvons affirmer que la force aérienne constitue un ferment de la construction européenne dans le sens où elle a d'ors et déjà largement contribué à l'ébauche d'une construction européenne au niveau de l'arme aérienne. Par ailleurs, son potentiel d'évolution est très favorable au développement d'une Europe puissante, disposant d'une réelle autonomie de décision et d'action. La force aérienne joue un rôle majeur dans la construction de l'Europe de la défense et ce rôle, qui devrait s'accroître dans les années qui viennent, pourrait contribuer à accélérer la construction de l'Europe dans son ensemble.

## PREMIERE PARTIE

### LA FORCE AERIENNE : ACTEUR PRIVILEGIE DE LE CONSTRUCTION EUROPEENNE

#### 1. LA DEFENSE EUROPEENNE : UN BESOIN AU CŒUR DES DIVERGENCES

##### 1.1. LA DEFENSE PEUT SERVIR LES OBJECTIFS POLITIQUES DE L'EUROPE.

###### 1.1.1. L' économie

Née en 1951, sous la forme de la communauté européenne du charbon et de l'acier, (CECA) l'Europe est aujourd'hui devenue une union économique très puissante. Elle a réussi le pari fou de mettre en place une monnaie unique, l'Euro, faisant accepter à douze nations le fait de renoncer à leur monnaie propre. Pour mesurer l'importance de ce changement, il faut ici rappeler combien une monnaie constitue une mesure de souveraineté pour un pays. Y renoncer, pour une monnaie commune à plusieurs pays, revient à léguer à une instance supranationale, la charge de veiller à une partie de sa souveraineté. Ce n'est pas une décision facile. En témoignent les hésitations de la Suède et du Royaume-Uni. Le fait d'avoir accompli ce premier pas, et le fait qu'aujourd'hui l'euro supplante le dollar, suffit en lui-même, pour justifier que soit mis en place un système de défense basé sur une force militaire. Protéger plus de 1000 milliards d'euros d'exportation de l'Union européenne chaque année, constituent un enjeu suffisant à défendre.

###### 1.1.2. Approvisionnement en matières premières

Les approvisionnements en pétrole de l'Europe sont à 80% issus du Moyen orient. Le pétrole constitue un enjeu stratégique. Il n'est pas utile de rappeler ici les raisons qui le sous-tendent. La dépendance de l'Europe est donc quasi-totale et elle mérite qu'on y prête une attention particulière. Même si les vellétés de présence des Etats-Unis au Moyen-Orient ne constituent pas une menace en elle-même, elles n'en représentent pas moins potentiellement un redoutable moyen de contrôle de la puissance de l'Europe. Ce constat va à l'encontre de la recherche légitime d'autonomie de toute puissance. L'Union européenne doit donc mettre sur pied un moyen de contrecarrer le frein constitué par une présence trop appuyée des Etats-Unis au Moyen-Orient. Ce moyen doit avant tout être politique, car il n'est nullement question d'impressionner les Etats-Unis par une force militaire, ce qui serait contraire à tous les intérêts européens. Les Etats-Unis doivent rester un allié, mais un allié à qui l'on a les moyens d'opposer tous les arguments. Le meilleur argument dans ce jeu diplomatique est sans doute celui qui découle naturellement de la force d'une union construite autour d'une monnaie commune, de vues politiques communes et d'un appareil militaire autonome commun. C'est un argument de puissance pure, le même que celui sur lequel sont assis les Américains.

###### 1.1.3. La recherche et le développement

L'Union Européenne (UE) est une puissance économique mondiale. Elle ne pourra continuer à le rester si elle s'obstine à diminuer ses budgets de recherche. Très récemment, les premiers contrats européens signés pour le partenariat avec le projet joint strike fighter (JSF) américain ont fait perdre à certains pays comme l'Italie, la totalité de leur budget de recherche et de

développement. Prises individuellement, les économies sont fragiles et il est souvent nécessaire de faire des choix pragmatiques qui hypothèquent l'avenir. Une mise en commun de ce type de budget au niveau européen, de même qu'une mise en commun des structures de recherche s'impose petit à petit. Lorsque l'on sait toute l'importance qu'une telle structure revêt dans l'autonomie d'accès aux technologies pour un pays, on mesure immédiatement l'importance de la défendre contre toute agression.

Enfin, il n'est pas possible de clore ce chapitre sans mentionner le besoin qui se fera de plus en plus prégnant de trouver un remplaçant au sacro-saint pétrole dont chacun sait que les réserves ne seront pas inépuisables. La mise en commun des connaissances et des intelligences est un moyen d'avancer plus vite vers cette découverte. Cela constitue un enjeu de puissance fondamental dont il faudra être capable d'assurer l'intégrité.

#### 1.1.4. La culture

De même, l'Europe politique s'appuie sur l'histoire, sur la culture (même multi-facettes elle n'en garde pas moins une spécificité), sur une certaine notion des libertés individuelles, de l'éducation et du rôle de l'état. Ces valeurs sont propres aux européens et ne trouvent pas de relais outre atlantique. Il serait par conséquent illusoire de penser qu'une organisation transatlantique prendrait en considération des valeurs qu'elle ne partage pas.

#### 1.1.5. L'Europe élargie.

La venue proche de nouveaux pays au sein d'une Europe élargie en application des décisions du traité de Nice met en évidence un nouveau besoin de rapprochement des systèmes de défense. Des pays comme la Pologne notamment, quittent le joug soviétique, avec la volonté fermement affichée de ne plus s'aliéner ou de se laisser aliéner par une puissance dominante. Leur demande en protection ou plus généralement en défense est à cet égard très fort. La réponse (à cette demande) que pourrait fournir l'Europe est aujourd'hui bien mince. Tant et si bien que ces pays se tournent naturellement vers une coalition déjà existante ayant fait ses preuves : l'alliance atlantique. Il semble particulièrement préjudiciable pour l'union européenne d'être incapable de répondre à un besoin de sécurité notamment de la part de nouveaux membres. Le moment est donc parfaitement choisi pour mettre sur pied des entités communes, aux objectifs européens marqués, affirmant une réelle volonté de prolonger l'union économique et affichant une véritable volonté économique.

#### 1.1.6. Les frontières de l'Europe

S'agissant de la défense des territoires nationaux, l'étroite imbrication des états de l'Europe assorti de la disparition des frontières suite à la mise en application des accords de Schengen rend caduque une défense de chaque état par lui-même. Les frontières ayant été repoussées aux confins de l'Europe, leur surveillance ne peut plus incomber seule aux pays précisément situés à ces confins. Seule la mise en commun des moyens de l'ensemble des pays de l'espace Schengen permettrait de réaliser la surveillance qui depuis l'avènement du terrorisme inter-étatique rend plus prégnant ce besoin de sécurité.

#### 1.1.7. Le domaine aéronautique et spatial

L'histoire regorge d'exemples d'institutions formées trop rapidement n'ayant pas abouti. Pour ne pas renouveler cette erreur, il paraît plus opportun de procéder selon un mode itératif. La défense de l'Europe n'échappe pas à cette logique. Il convient donc de déterminer un ou

quelques centres d'intérêts suffisamment fédérateurs pour qu'ils suscitent une adhésion sans faille. Ceux-ci constituent alors la première étape vers une défense plus généralisée. Notre propos étant orienté sur l'arme aérienne, des centres d'intérêts mettant en jeu cette force sont à retenir. Ainsi, l'Europe a construit un centre spatial à Kourou en Guyane française. Ce centre est un enjeu majeur pour l'union européenne. Sa position proche de l'équateur le rend unique en ce qu'il simplifie considérablement les contraintes de puissance nécessaires à la mise sur orbite de satellites. Il constitue donc un enjeu majeur pour l'Europe. A ce titre, il mérite d'être défendu par des unités entièrement européennes.

Un raisonnement similaire peut- être tenu s'agissant de maintenir la sûreté de l'espace aérien européen. Le changement radical des équilibres mondiaux mis en évidence lors des attentats du 11 septembre 2001 à New York a montré une montée en puissance de forces non étatiques désireuses essentiellement de déstabiliser le monde occidental au profit d'un hypothétique ordre musulman reconquis. Cette menace a été prise en compte dans tous les pays d'Europe. Elle fait aujourd'hui prendre conscience aux état majors de forces aériennes du besoin de partager les informations de surveillance aérienne et de prolonger au delà des frontières les actions de coercitions qui seraient menées dans ce cadre. Ce qui jadis constituait une mission régaliennne des nations est devenu par le fait de l'histoire un pôle de fédération de moyens. C'est, comme dans le cas de Kourou, un centre d'intérêt indéniablement fédérateur qui peut constituer une des pierres angulaires de la défense de l'Europe. L'aviation, mais plus encore l'arme aérienne y tiendra une place prépondérante.

## 1.2. UNE CONSTRUCTION EN PLEIN ESSOR

### 1.2.1. Les raisons d'un long processus

L'Europe de la défense connaît depuis ces dernières années une accélération dans son processus de construction. Jusqu'au sommet de Saint-Malo, la défense était considérée, malgré quelques timides tentatives d'intégration comme une limite infranchissable au processus d'intégration européen. Elle était, pour plusieurs raisons, au cœur des divergences européennes.

La défense européenne est un thème récurrent dans les relations transatlantiques depuis les années 1950 mais la persistance de l'antagonisme EST-OUEST empêche l'affirmation d'une véritable identité européenne en matière de sécurité et de défense notamment à cause du sentiment dominant en Europe que seul l'OTAN était capable de garantir un engagement américain face à la menace venant de l'est.

A l'instar de la CED, la volonté des grandes puissances européennes de créer des capacités autonomes et crédibles se heurte à la crainte des autres nations européennes de voir consacrer le rôle prépondérant de la France et de l'Allemagne dans les conseils européens. La création d'un corps franco-allemand en octobre 1991, s'il s'avère être une réussite, suscite à ce titre quelques critiques de la part des Pays-bas, de la Grande Bretagne ou du Portugal, pays qui sont traditionnellement plutôt considérés comme atlantistes.

La volonté de neutralité de certains pays comme l'Irlande empêche toute coopération multinationale en matière de défense. Elle fut la principale pierre d'achoppement pour la proposition germano-italienne<sup>1</sup> qui propose dès 1981 de renforcer la coordination des politiques de sécurité.

---

<sup>1</sup> Plan Genscher-Colombo en 1981 qui propose la création d'un conseil des ministres de la défense.

L'Europe est donc dans l'incapacité d'offrir, jusqu'en 1983, un forum dans lequel les états membres peuvent discuter des questions de défense. A cette date, à l'initiative du président français, l'union de l'Europe occidentale (UEO), permet à sept pays<sup>2</sup> adhérents d'aborder les problèmes de défense entre ministres concernés.

### 1.2.2. Les facteurs du changement

L'effondrement de l'ordre bipolaire et les leçons du Kosovo vont considérablement changer la donne.

L'éloignement de la menace soviétique est concomitante avec la chute des régimes communistes en Europe centrale et orientales. L'Europe occidentale doit désormais faire face à de nouveaux problèmes avec notamment, dès 1991, le début de la guerre en République socialiste fédérative de Yougoslavie. Pour la première fois, l'Europe constate qu'elle ne possède pas d'instruments militaires adéquats pour répondre aux crises qui se déroulent proche de ses frontières et qu'il faut donc étendre le champ de la coopération aux questions de sécurité et de défense.

Deux camps, aux opinions différentes, voient alors le jour.

- D'un côté, la France et l'Allemagne sont partisans d'une défense européenne commune et souhaite la future intégration de l'UEO dans le processus global de construction européenne. Ils souhaitent une organisation crédible, initialement bras armé de l'UE et lien entre celle-ci et l'OTAN.
- De l'autre côté, les britanniques, les Pays-Bas et le Portugal sont plutôt favorables à une OTAN puissante et ne voit en l'UEO qu'une organisation complémentaire.

Le traité de Maastricht (7 février 1992) établit un compromis entre les atlantistes et les européistes. Il consacre, dans son article V, le principe d'une PESC et ouvre les perspectives d'une défense européenne.

Tacitement, le principe retenu initialement consiste en un partage des tâches fondamentales entre l'UEO et l'OTAN. L'OTAN est principalement chargée de la défense collective territoriale alors que l'UEO assume les responsabilités dans la gestion des crises et des missions de maintien de la paix. C'est la déclaration de Petersberg qui consacre ce rôle concret pour l'UEO.

En janvier 1994, lors du conseil de l'atlantique, tous les pays membres apportent leur plein appui au développement d'une identité européenne de sécurité et de défense (IESD). S'impose alors le concept de groupement de forces armées multinationales (GFIM). Par ailleurs, les Etats-Unis ne voient plus d'objection à une volonté plus affirmée des européens pour prendre en charge leur propre défense collective. Ils souhaitent également les voir assumer des responsabilités plus importantes dans les opérations de maintien de la paix.

S'agissant de la guerre du Kosovo, elle établit un triple constat.

Le constat du déficit technique :

Il est urgent de moderniser les forces européennes et de se doter de véritables capacités opérationnelles dont la carence a été mis en évidence. Elle entraîne une prise de conscience

---

<sup>2</sup> France, Allemagne, Italie, Royaume Uni, Benelux

collective et un revirement de la politique britannique. A titre d'exemple, le Royaume uni n'a fourni durant cette guerre que 4% des appareils, et 4 % des munitions larguées.

Le constat du déficit structurel :

Il est nécessaire de se doter d'une véritable capacité d'expertise stratégique européenne, développer des organes politico-militaires et les procédures associées afin d'élaborer une stratégie commune.

Le constat du déficit capacitaire :

Si les européens veulent exister pour la gestion des crises, ils doivent se doter d'une capacité de défense permanente pour pallier l'éventuelle absence des forces américaines.

### 1.2.3. L'Europe de la défense en marche

Face à la volonté américaine d'une autosuffisance accrue en terme de capacité, leur souhait d'un "partage plus équitable du fardeau", la construction de la défense européenne prend une nouvelle tournure.

Le 04 décembre 1998, la déclaration commune de Saint Malo prévoit que l'Europe se dote, à terme, d'une capacité autonome d'action appuyée sur des forces crédibles afin de répondre aux crises internationales.

En juin 1999, le Conseil européen de Cologne marque la volonté de se doter d'une capacité d'action autonome s'appuyant sur des capacités militaires crédibles et des instances et procédures de décision.

En décembre 1999 le Conseil européen d'Helsinki crée la force de réaction rapide. En l'occurrence il s'agit de déployer dans un délai de 60 jours et de soutenir pendant au moins un an une force de 50 000 à 60 000 hommes ; elle restera longtemps tributaire des moyens de l'OTAN. Elle ne pourra être engagée que si l'on parvient à remédier aux carences comme le transport stratégique, les communications, le renseignement et l'observation spatiale ainsi que les armements guidés de précision.

Enfin, le Conseil européen de Nice, en décembre 2000, décide de créer des structures politiques et militaires permanentes<sup>3</sup>.

Après le sommet de Nice, une large coopération a été validée entre les différentes structures de l'UE et de l'OTAN, notamment entre les structures politiques (NAC et COPS) et une utilisation des moyens de l'OTAN par l'UE à certaines occasions selon des modalités précises sur lesquels nous reviendrons.

Actuellement la PESD adopte une approche dite "bottom up", avec une approche doctrinale peu marquée qui hésite entre l'acquisition de capacités propres et plus importantes qui permettraient d'obtenir des responsabilités plus importantes au sein de l'alliance.

Toutefois, face aux crises actuelles, les coalitions ad hoc ont pour le moment apporté les réponses adaptées et donnent aux nations concernées plus de latitude à leur niveau de participation à la résolution de ces crises.

---

<sup>3</sup> COPS, CMUE, EMUE.

## 2. DETERMINANTS DE LA FORCE AERIENNE DANS LA CONSTRUCTION EUROPEENNE

### 2.1. SYNERGIE DU MILIEU AERIEN

#### 2.1.1. La réglementation aérienne :

Alors que la densité du trafic aérien ne cesse d'augmenter et que civils et militaires partagent les mêmes espaces, il semble judicieux de faire un rapide tour d'horizon de l'organisation de l'Aviation civile et de ses implications au niveau militaire et par la même dans la construction Européenne.

Le monde de l'aéronautique a la particularité de s'être construit, depuis plus d'un 1/2 siècle, au sein d'un système international articulé autour de plusieurs conventions et d'une organisation étatique. Contrairement aux autres armées, l'Armée de l'air est complètement intégrée dans cette organisation internationale.

En fonction depuis 1947, la Convention de Chicago a pour objectifs de développer l'aviation civile de manière sûre et ordonnée, ainsi que d'établir des services internationaux de transport aérien. Elle a permis la mise en place d'un "Code de l'air" au niveau international et a donné naissance à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui comprend aujourd'hui près de 200 États membres. Cette organisation non-étatique élabore en particulier les normes et les procédures aéronautiques.

Elle fixe les droits mais aussi les devoirs des différents acteurs du transport aérien civil : les compagnies aériennes, les équipages, les constructeurs et les États signataires.

En outre, comme dans la plupart des régions du monde, il existe en Europe une organisation à vocation régionale : la commission européenne de l'aviation civile (CEAC), réunissant 33 États européens. Cet organe intergouvernemental a le double rôle :

- d'harmoniser les systèmes de contrôle de la navigation aérienne,
- et de certifier les aéronefs.

Pour mener à bien ces missions, la commission dispose de l'EUROCONTROL et des normes et directives dénommées JAA et JAR.

#### EUROCONTROL:

Pour mener à bien sa 1ère mission, la CEAC s'appuie sur l'EUROCONTROL. L'agence a en charge la gestion du flux de trafics tant civil que militaire qui utilisent les moyens de la navigation aérienne générale.

#### Joint Aviation Authorities (JAA) et Joint Aviation Rules (JAR):

L'UE et l'AELE ont signé en 1987 plusieurs engagements visant à :

- créer une norme européenne,
- procéder à des certifications européennes.

Le JAA dont le rôle n'est que consultatif, a pour mission principale de renforcer la coopération entre tous les intervenants en matière de sécurité des avions, les JAA ont mis en œuvre les engagements

Les JAR ont été créées dans le même souci de garantir la sécurité maximale.

### 2.2. UN MILIEU UNIFICATEUR

### 2.2.1. Unicité de langage

L'ensemble des acteurs du monde aéronautique dispose, outre le sentiment d'appartenir à la même communauté, d'une force unificatrice majeure : la langue anglaise. Cette unicité de langage est le fruit du caractère mondial et "sans frontières" de l'aéronautique. La connaissance de l'anglais est indispensable du technicien au commandant de bord aussi bien pour l'exercice du vol que pour la maintenance des appareils.

Du plus petit terrain d'aviation français aux contrées les plus reculées d'Afrique ou d'Amérique, en passant par les plus gros aéroports internationaux, la conduite d'un vol ne peut se faire qu'en parlant un langage commun. Cette langue, ou plutôt ce dialecte, est tiré principalement l'anglais.

Les procédures de conduite du vol, ainsi que les procédures de secours ou la documentation opérationnelle de la grande majorité des avions modernes sont écrites en anglais. De plus, en raison du caractère international de nombreux équipages, le travail au sein même du cockpit se fait très souvent en anglais.

Aujourd'hui, le pilote qui ne maîtrise pas cette langue ne peut pas exercer son métier en assurant la sécurité de son avion. Ainsi, le niveau d'anglais est plus que jamais un critère important dans le recrutement des jeunes pilotes.

Tout comme les documents de conduite, la majorité des documentations à caractère technique est rédigée dans une langue commune et compréhensible par le plus grand nombre : l'anglais. De plus, la majorité des techniciens doit pouvoir intervenir dans n'importe quel pays du monde pour réaliser une intervention technique sur un avion en panne. La transition est difficile pour les pays traditionnellement non anglophones, mais son caractère inéducable sera un nouveau facteur de synergie pour la construction européenne.

### 2.2.2. Unicité de culture

On parle communément du "monde de l'aéronautique". Cette dénomination n'est pas usurpée, si l'on en juge par le sentiment profond qui lie tous les acteurs de ce milieu. Tout comme les marins qui se sentent solidaires les uns des autres, les aviateurs de tous les continents sont unis par un idéal commun. La participation d'aviateurs de tous les horizons aux différents meetings est une preuve tangible de cette synergie.

De son côté, et tout naturellement, l'Armée de l'air a toujours affichée une dimension européenne, en cherchant en particulier à créer puis à maintenir des relations cordiales et opérationnelles avec l'ensemble de nos voisins. Aujourd'hui, la volonté de réaliser des SOP (Standard operational procedures) et des exercices en commun est plus que jamais une réalité. Ainsi, la compréhension est-elle de plus en plus poussée entre tous les acteurs de la communauté aéronautique : civils et militaires, navigants et personnel au sol.

## 2.3. UNE COOPERATION AVANCEE : ETAT DE L'ART

La convergence des politiques de défense au niveau opérationnel, tant au plan conceptuel, humain que matériel, doit favoriser la convergence des politiques de défense européenne. La participation de l'armée de l'air à cette convergence de l'Europe s'est déjà, et se traduit chaque jour de manière concrète tant dans les domaines des idées, des relations humaines que des outils, que ce soit aux travers d'une coopération de 'terrain' importante, du développement de capacités militaires auxquelles l'armée de l'air apporte une contribution plus que significative ou enfin à travers l'élaboration et la mise en œuvre de doctrines, de procédures et règles d'emploi sous la direction de structures communes.

### 2.3.1. La coopération opérationnelle

La coopération trouve son aboutissement sur les théâtres d'opérations au sein de coalitions internationales et à travers les missions qui sont confiées aux forces aériennes projetées, renseignement, maîtrise du ciel, actions offensives et projection par air.

Cette coopération a franchi un palier supplémentaire au cours de l'opération ARTEMIS au Congo. La mise en œuvre de moyens provenant de plusieurs pays sous un commandement unique ou la France assurait le rôle de Nation-Cadre, a démontré la plus value d'une coopération opérationnelle renforcée.

Au-delà de la scène internationale, cette coopération trouve, quotidiennement et, de manière renforcée depuis le 11 septembre 2001, son application concrète dans la surveillance et le contrôle de l'espace aérien européen et de ses approches. Certes la coopération et la coordination rencontrent encore des difficultés mais le développement d'une structure militaire internationale OTAN/UE<sup>4</sup> de gestion de l'espace aérien européen s'appuyant sur le futur système ACCS/SCCOA<sup>5</sup> devrait permettre de les aplanir. Application pragmatique d'interopérabilité, cette architecture témoigne d'une coopération qui, par ailleurs, ne se limite pas aux seuls moyens de l'UE.

### 2.3.2. Développement de capacités militaires, équipements

Suite au conseil d'Helsinki, l'union européenne a lancé son processus d'acquisition d'une capacité militaire lui conférant une autonomie d'évaluation, de décision et d'action. Rapidement cette initiative majeure s'est traduite par l'élaboration d'objectifs et de catalogues de forces permettant de répondre aux besoins des missions dites de « Petersberg » (HHC<sup>6</sup>, HFC<sup>7</sup>, HPC<sup>8</sup>). L'ECAP<sup>9</sup>, issu de ses réflexions et approuvé par les quinze pays de l'UE à Laeken en décembre 2001, doit permettre de combler les lacunes capacitaires et de développer une force européenne cohérente et crédible.

Dès le début du processus ECAP, l'armée de l'air française, forte d'une expérience de coopération déjà riche dans le domaine des matériels et équipements, a participé de manière significative aux travaux d'études correspondants et s'est engagée via l'impulsion des hautes autorités françaises à favoriser le développement et la réalisation d'une grande partie des capacités à vocation aérienne. Par ailleurs, elle est une contributrice importante de forces puisqu'elle fournira près de 20% des moyens aériens<sup>10</sup> mis à disposition de l'UE.

Le capital de l'arme aérienne en matière de définition, de développement et de réalisation du besoin en commun peut être illustré au travers de quelques programmes comme le C160

<sup>4</sup> OTAN : Organisation du Traité de l'Atlantique Nord. UE : Union Européenne.

<sup>5</sup> ACCS/SCCOA : Air Command and Control System / Système de Commandement et de Conduite des Opérations Aériennes.

<sup>6</sup> HHC : Helsinki Headline goal Catalogue.

<sup>7</sup> HFC : Helsinki Force Catalogue.

<sup>8</sup> HPC : Helsinki Progress Catalogue.

<sup>9</sup> ECAP : European Capability Action Plan.

<sup>10</sup> Contribution de l'armée de l'air française: environ 80 appareils de combat et de reconnaissance, une trentaine d'avions de transport accompagnés des moyens de soutien appropriés.

Transall (France/Allemagne), l'Alphajet (France /Allemagne /Belgique) ou le Jaguar (France/Grande-Bretagne).

Certains de ces programmes ont notamment permis de développer une certaine communauté technico-logistique et un soutien bilatéral

S'agissant de la flotte C130/KC130, l'acquisition de matériel commun a permis une coopération et une interopérabilité opérationnelle dans le domaine du transport mais aussi du ravitaillement en vol ainsi que le développement d'un soutien logistique et technique international et européen .

L'armée de l'air poursuit ses nombreux efforts communautaires au travers de nouveaux programmes fédérateurs en phase de réalisation ou de définition. Citons, pour exemple, les programmes suivants :

- SCALP EG/STORM SHADOW (France - Angleterre). Ce missile de croisière, utilisé pour la première fois par les Britanniques en Irak, concrétise les progrès des armées de l'air européennes vers une capacité autonome d'action dans la profondeur tout en garantissant un haut degré de précision. Armement de précision tout temps, il augmente la capacité d'adaptation et de maîtrise de l'emploi de la force dont sont capables les forces aériennes ;
- METEOR. Futur missile européen Air-Air de type actif, objet d'une association de 5 pays européens au Royaume-Uni. Il devrait équiper les avions de combat européens (Eurofighter et Rafale) et complétera pour les appareils français le missile Air-Air de portée intermédiaire MICA, déjà en service.
- A400M. Cet avion de transport « tactico-stratégique » n'est pas seulement un avion pour l'Europe, mais aussi l'avion de l'Europe. Un formidable ambassadeur de puissance, de crédibilité technologique et d'union pour l'UE car il sera construit par Airbus Military, qui regroupe les principales entreprises aéronautiques européennes. Amélioration majeure de la capacité de transport stratégique européenne, il véhicule une dynamique industrielle, sociale et économique pour l'Europe.
- HELIOS II. (France/Belgique/Espagne) Successeur d'HELIOS I, ce programme d'observation militaire conduit en étroite coordination avec l'Espagne et l'Italie, se caractérise par des performances bien supérieures notamment dans le domaine de la détection infrarouge (observation de nuit par temps clair, de la résolution (< 1 m), dans les délais d'acquisitions et de mise à disposition de l'information. La participation étrangère reste cependant très faible : 2,5%.
- Tigre / NH 90. (France/Allemagne – France/Allemagne/Pays-bas/Italie) Ces programmes, développés au profit de l'armée de Terre et de la marine françaises sont vecteurs d'une coopération renforcée dans le domaine aérien. Leur volet multinational en matière de formation est une expérience intéressante qui prévaut dans le cadre du développement de futurs centres de formations communs pour les armées de l'air (formation des équipages et mécaniciens de combat ou de transport). De plus, ils démontrent que l'arme aérienne est une source fédératrice pour les autres composantes.

La France qui procède au renouvellement et à la modernisation de la majeure partie de son parc aérien et spatial, contribue doublement à la crédibilité de l'Europe de la défense ; elle participe ainsi de manière crédible et concrète aux capacités qui vont conférer à l'UE une autonomie réelle de décision et d'action et, de plus, elle développe maintes opportunités de coopération dans le cadre des futures acquisitions et développements d'équipements.

Cependant l'absence d'accord sur un avion de combat européen unique reste emblématique du chemin restant à parcourir. De nombreux efforts devront être fournis notamment pour

accroître les capacités, antimissile de théâtre, SEAD, CSAR, ravitaillement en vol, transport stratégiques, cargos tactiques et armements de précision métrique tout temps. C'est ce que nous étudierons ultérieurement.

D'une manière générale, la haute technologie développée au profit de l'arme aérienne, si elle n'est pas l'unique facteur à prendre en compte, n'en demeure pas moins un vecteur d'une coopération dynamique, prolixe, structurée et efficace favorisant la montée en puissance d'une Europe de la défense forte et crédible.

Pour s'en convaincre, il convient d'analyser plus finement l'un des secteurs les plus sensibles et des plus stratégiques, à savoir celui concernant le domaine spatial.

Parmi les modes d'actions mis à disposition de l'UE par l'arme aérienne, se trouve au premier rang la diplomatie préventive ou encore la stratégie d'influence. En effet, pour gérer préventivement ou anticiper une crise, plus encore aujourd'hui avec la montée de la menace terroriste, il faut comprendre donc savoir. Par conséquent, il est nécessaire de jouir de capacités d'investigation multiples et performantes. A ce titre, le Traité de l'UE intègre l'espace comme une compétence partagée et parallèle de l'Union. La maîtrise de l'espace est primordiale. Elle garantira notamment un accès indépendant à toute information de nature stratégique dans le cadre de la prévention et la gestion d'une crise, les systèmes spatiaux étant capables d'apporter tout ou partie des solutions.

L'armée de l'air, chargée de la mise en œuvre de ces systèmes, a alors un rôle clé à remplir. Grâce à sa composante spatiale, complétés par des vecteurs aériens pilotés ou non, l'arme aérienne contribue de manière significative à la quête du renseignement stratégique tout en donnant aussi accès au renseignement tactique. Elle peut ainsi explorer l'ensemble d'un pays ou d'une région, dans des délais très réduits.

Les investissements réalisés par les pays européens dans le domaine spatial militaire restent à la fois modestes et dispersés. Certes le budget spatial militaire français est le plus important d'Europe, mais, au total, l'ensemble des pays européens réunis consacre au domaine spatial en moyenne 20 fois moins de ressources que les Etats-Unis, où l'investissement spatial représente environ 10 % du budget de la défense. La dispersion des efforts européens aggrave la situation et ce ne sont pas les faibles participations au programme HELIOS ou les accords d'échanges de capacité sur les satellites de télécommunications qui atténuent significativement ses effets. Demain, l'espace pourrait devenir une nouvelle zone de vulnérabilité aussi il convient d'y accorder une grande attention.

Une action militaire peut aujourd'hui difficilement être envisagée sans une maîtrise du milieu aérospatial. La projection ou la liberté d'action d'une force, la protection des populations ou des troupes, la capacité de dissuader à distance en dépendent. Elle nécessite un effort financier sans doute hors de portée d'un seul pays européen, par conséquent, elle présente une formidable opportunité de rassembler pour promouvoir la puissance aérienne en Europe. A ce titre, le développement de nouveaux procédés d'acquisitions tels que ceux faisant appel au leasing (C17), PFI<sup>11</sup> (Ravitaillement en vol) ou à la 'multinationalisation' (A400M) laissent envisager de nouvelles opportunités pour une meilleure coopération, pour un partage des tâches et du fardeau financier.

Dans les domaines de l'aéronautique et de l'espace, les technologies militaires et civiles sont très liées ; à tour de rôle, les enjeux économiques ou les besoins opérationnels permettent réciproquement des avancées majeures. Le développement de l'arme aérienne est ainsi la

---

<sup>11</sup> PFI : Private Financial Initiative.

source de rapprochements industriels européens vitaux pour la construction et la préservation d'une Europe de la défense autonome. A titre d'exemples, citons la dualité entre le besoin civil et militaire en télécommunications et en transmissions de données ou le besoin de réduire les nuisances sonores ; ce dernier concerne d'ailleurs les armées de l'air européennes dans son acceptation civile, à savoir une meilleure intégration dans la société mais aussi pour son impact opérationnel, à savoir la signature acoustique et la survivabilité des systèmes.

Aujourd'hui les progrès substantiels en matière aéronautique et spatiale sont plus le fruit d'une réflexion commune et d'un travail collectif que d'une démarche nationale. La maîtrise et le développement des capacités technologiques doivent désormais s'appuyer sur une coopération européenne renforcée afin de multiplier les idées, d'assurer une validation des options identifiées par recoupements des différentes banques de données et enfin surtout afin d'éviter une dispersion des efforts et une duplication inutile sur différents axes de recherches.

Le succès de l'arme aérienne repose pour une bonne part sur l'interopérabilité des moyens, des procédures et des hommes. L'armée de l'air par son action dans le domaine des acquisitions et notamment celles concernant des capacités primordiales comme la maîtrise du domaine spatial, contribue et contribuera à développer un outil crédible et puissant favorisant l'édification de l'Europe de la défense.

#### 2.4. CONCEPT, PROCEDURES ET STRUCTURES DE COORDINATION

Depuis la relance du processus de gestion des crises par l'Europe (Petersberg, 1992), plusieurs coopérations regroupant des états-majors et des forces aériennes, bi- ou multilatérales, ont été activées. Il s'agit de l'EURAC<sup>12</sup>, du GAE<sup>13</sup>, de l'EACC<sup>14</sup>, de l'aspect aérien du plan ECAP ainsi que d'autres forums de réflexion. L'armée de l'air française participe activement depuis leurs origines à ces nombreuses assemblées qui contribuent aux réflexions d'intérêt « air ». La mise en place de structures nouvelles, tel l'EAC<sup>15</sup>, figure également parmi les avancées concrètes et innovatrices de la construction de l'Europe de la défense.

##### 2.4.1. EURAC

L'armée de l'air française fut, en 1993, à l'occasion du salon du Bourget, un des instigateurs de la création du comité des chefs d'états-majors (EURAC). Aujourd'hui fort de 20 représentants<sup>1</sup>, ce comité qui se réunit bi-annuellement intègre certains pays en attente d'une adhésion éventuelle à l'UE (Turquie) ou des pays non membre de l'UE (Suisse). Les travaux y sont conduits en cohérence avec ceux menés par l'Alliance, l'UEO, le GAE et les autres institutions internationales de défense et de sécurité.

Cette plate-forme de discussion informelle dans le domaine de l'aviation militaire contribue à l'édification de la sécurité européenne et aux relations d'amitiés entre les forces aériennes. EURAC s'appuie sur une connaissance mutuelle et favorise la coopération notamment en matière de gestion de l'espace aérien, de la formation, du transport aérien, de la recherche et du sauvetage, des drones, du ravitaillement en vol, des structures de forces aériennes et de la création d'un centre européen « d'Airpower ».

<sup>12</sup> EURAC : European Air-chief Comitee or Conference, Conférence des chefs d'états-majors des armées de l'air européennes.

<sup>13</sup> GAE : Groupe Aérien Européen.

<sup>14</sup> EACC : European Air Transport Coordination Cell ou European Airlift Coordination Cell.

<sup>15</sup> EAC : European Airlift Center. Centre européen de transport aérien.

Il permet ainsi de faire connaître les préoccupations communes et les besoins spécifiquement militaires en matière d'espace aérien auprès des autorités en charge de la régulation de celui-ci ; en effet, l'accroissement du trafic commercial et l'exigence du maintien d'un haut niveau de sécurité véhiculent d'énormes contraintes pour les armées de l'air européennes dans le cadre de leurs missions de sécurité mais aussi dans la satisfaction de leur besoin d'entraînement au combat.

Dans un même souci d'efficacité, de rationalité et de coopération, EURAC étudie l'adaptation et l'harmonisation du recrutement et de la formation des équipages pour l'avenir. Ainsi, il contribue au développement du concept Eurotraining-Eurotrainer, de formation initiale des pilotes de chasse. Des bénéfices sont attendus dans les domaines de l'exploitation des complémentarités, de la communauté de procédures et des économies d'échelle. En décembre 2001, 10 chefs d'états-majors membres d'EURAC ont signé un arrangement administratif relatif à l'AEJPT<sup>16</sup>, une étude de faisabilité d'un système de formation européen des pilotes de chasse. Plus concrètement, l'armée de l'air française qui dispose d'un outil de formation complet, reconnu et déjà rodé à l'épreuve internationale<sup>17</sup>, devrait bientôt accueillir un détachement belge équipé d'alphajet et qui permettra de former le faible flux de pilotes de combat belges (Une dizaine par an) au sein d'une communauté de formation, embryon d'un éventuel futur centre d'instruction plus élargie ou d'un cycle de formation complet partagé entre les différents pays.

EURAC a aussi contribué à la mise en œuvre d'une cellule de coordination permettant la participation de tous aux activités organisées par les différentes armées de l'air (exercices, stages de formation, colloques,...). N'oublions pas non plus son investissement dans les réflexions concernant le commandement et le contrôle des opérations aériennes. Récemment, il s'est attaché à tirer les enseignements des expériences respectives lors des dernières opérations mais aussi à mener une réflexion sur les missions de police du ciel, de guerre électronique et sur les systèmes d'information.

Enfin, « l'EURAC Air Power Paper [1](#) », document traitant de la puissance aérienne, permet aux dirigeants politiques et aux autres armes et institutions civiles et militaires influentes de mieux comprendre ce qu'est la puissance aérienne et la contribution qu'elle peut apporter à la défense, la sécurité et la stabilité.

Commentaire [c1] : A récupérer.

Bien entendu, source de cohésion et de coopération, l'élargissement d'EURAC est en permanence à l'ordre du jour.

Rencontre régulière et informelle au plus haut niveau des armées de l'air européennes, selon un format original et indépendant des institutions internationales de défense, EURAC souligne, depuis quelques années déjà, l'importance que les chefs d'état-major des armées de l'air attachent à développer des relations soutenues. Ce comité illustre la volonté d'accroître la coopération entre les forces aériennes, contribuant ainsi à la construction de l'Europe de la défense.

#### 2.4.2. GAE

En 1995, une initiative franco-britannique a permis la création du GAE<sup>ii</sup>, organisme qui regroupe aujourd'hui 7 pays européens<sup>iii</sup>. Cet organisme a pour objectif de renforcer la

Commentaire [c2] : Voir conférence sur le GAE et Contact Tel CDT OSD0IT.

<sup>16</sup> AEJPT : Advanced European Jet Pilot Training.

<sup>17</sup> L'armée de l'air française forme les pilotes de chasse Singapouriens sur la base aérienne de Cazaux.

capacité des armées de l'air de ses membres à mener des opérations en commun (interopérabilité). Constitué d'un état-major implanté à High Wycombe (GB) et composé de 3 officiers de chaque pays, il ne dispose pas de forces pré-affectées. Ses efforts se concentrent sur une connaissance approfondie de l'organisation, du fonctionnement et des conditions d'emploi des moyens des armées de l'air concernées.

La nécessité d'une coordination dans le domaine du transport aérien européen est apparue il y a plusieurs années, notamment au travers de la coopération franco-allemande (C160/Transall). Des accords de coordination pour l'emploi ou le suivi de la maintenance de ces avions ont alors été progressivement élaborés et signés.

En décembre 2001, l'assemblée européenne intérimaire de la sécurité et de la défense et celle de l'UEO, recommandaient au conseil de l'UE<sup>18</sup> de porter une attention particulière au transport stratégique militaire (aérien et maritime) dont les capacités conditionnent très largement les possibilités d'interventions européennes en cas de crise internationale. Toute coalition est crédible non seulement parce qu'elle dispose d'une force armée efficace, mais aussi parce qu'elle est capable de la projeter dans les meilleurs délais sur un théâtre d'opérations éloigné. Pour être en mesure d'intervenir rapidement sur zone, pour éviter qu'une crise naissante ne prenne trop d'ampleur voire dégénère en conflit majeur et par conséquent nécessite un déploiement ultérieur plus important dont le coût serait bien plus élevé, il faut disposer d'une forte capacité de transport aérien.

Par ailleurs, ces 2 assemblées préconisaient la mise en place de structures européennes d'étude et de coordination du transport stratégique tant aérien que maritime. Dans ce cadre, les réflexions du GAE ont permis la mise en place d'outils visant à une plus grande coopération et efficacité opérationnelle. Contribuant très concrètement à la construction d'un pôle « air » de l'Europe de la défense, peuvent être portés à l'actif du GAE les moyens suivants:

- Conception d'un outil de coordination et de planification partagée des exercices aériens revêtant la forme d'un calendrier mis à jour régulièrement, donnant une vision à moyen, voire à long terme, des principales activités aériennes.
- Etudes dans les domaines de la CSAR<sup>19</sup> et des UAV<sup>20</sup> menées en 2002 visant à évaluer les capacités actuelles et futures des pays membres dans le but de coordonner les actions entreprises, de suggérer de nouvelles voies de coopération et de proposer des solutions d'optimisation. A ce titre, il s'investit dans les réflexions des groupes de projet ECAP concernés. Les armées françaises au travers de l'OVIA « Air » RESCO et du bureau RESCO du CDAOA sont fortement impliquées dans la mise sur pied et les réflexions portant sur une capacité européenne crédible et dans la formation de pilotes étrangers à ces techniques spécifiques.
- Organisation d'exercices visant à mettre au point des structures et des procédures de coopération dans un contexte opérationnel multinational (Volcanex 2002 : mise au point de systèmes SIC<sup>21</sup> et entraînement CSAR).

<sup>18</sup> Document A/1757 5décembre 2001 Rapport présenté au nom de la Commission de défense par Mr Wilkinson, rapporteur de la 47<sup>ème</sup> session.

<sup>19</sup> CSAR : Combat Search And Rescue = RESCO : REcupération et Sauvetage des équipages au Combat.

<sup>20</sup> UAV : Unmanned Aerial Vehicles.

<sup>21</sup> SIC : Systèmes d'informations et de Commandement.

Dans le domaine du soutien logistique déployable, le GAE développe des activités dans les domaines de l'approvisionnement en pétrole et lubrifiants (POL<sup>22</sup>), des mouvements et transport aériens, et de l'interopérabilité des équipements au sol (GSE<sup>23</sup>).

Récemment, le GAE a lancé un forum rassemblant des représentants des états-majors nationaux visant à exploiter les retours d'expérience des opérations aériennes passées afin d'en dégager des axes d'efforts portant sur l'interopérabilité.

Enfin, certains arrangements techniques portant sur les échanges de services ont vu le jour :

- STOX<sup>24</sup> : finalisé en 2002 et portant sur des échanges et des activités d'entraînement en commun dans le domaine STO/FP<sup>25</sup> ;
- EUROFIGHT : échanges portant sur l'entraînement de défense aérienne ;
- ATARES<sup>26</sup> : échanges concernant les domaines du transport aérien et du ravitaillement en vol.

Ainsi, de nombreux accords ont été conclus grâce au GAE. La poursuite des travaux sur l'interopérabilité technique des armées de l'air concernées constitue l'essentiel des travaux de l'état-major du groupe. Parallèlement, il facilite de nombreux échanges et formations croisées (formation des officiers destinés aux états-majors et centres d'opérations aériennes multilatérales : JFACC et CAOC<sup>27</sup>).

Le GAE est une structure multiplicatrice de forces. Il contribue activement, dans un souci rationnel et pragmatique, à développer l'interopérabilité, la coopération et la cohésion nécessaires au développement d'une force aérienne européenne cohérente, énergique et influente. Illustrations concrètes majeures de cette démarche, l'EACC et l'arrangement technique ATARES, fruits d'une étude sur le transport aérien militaire réalisée par le GAE fin 2000, sont les 2 pierres majeures d'une structure européenne « Air » plus large contribuant au soutien de l'édifice européen de défense.

#### 2.4.3. EACC : Cellule de coordination du transport aérien européen.

L'EACC constitue un fer de lance de la coopération militaire aérienne européenne. Dans le domaine du transport aérien, elle améliore les capacités militaires européennes d'entraînement et de projection et contribue à la réalisation de l'objectif global de l'UE décidé à Helsinki. De plus, elle contribuera aux réflexions portant sur l'interopérabilité des équipements et des procédures dans son domaine de compétence.

Inaugurée le 28 février 2002 à Eindhoven au Pays-Bas, s'appuyant juridiquement sur un arrangement technique, en date du 8 février 2001, et composée d'un comité directeur (Steering board) et d'un groupe de travail (Working board), elle participe activement à la coordination et à l'usage efficace des moyens de transport aérien et de ravitaillement en vol des pays du GAE. Ainsi, les vols « à vide » ou l'inactivité des flottes sont évités autant que possible. Il en résulte une économie de coût pour tous les pays membres du GAE. A ce stade, l'EACC demeure une structure encore en phase de montée en puissance.

<sup>22</sup> POL : Petroleum-Oil-Lubricant.

<sup>23</sup> GSE : Ground Support Equipment.

<sup>24</sup> STOX : Survive To Operate Exchange.

<sup>25</sup> STO/FP : Survive To Operate/Force Protection.

<sup>26</sup> ATARES : Air Transport Air to air Refuelling and Exchange of Services.

<sup>27</sup> CAOC : Combined Air Operations Center.

Pour assurer sa mission, l'EACC met en œuvre l'arrangement technique ATARES relatif à l'échange de services en matière de transport aérien et de ravitaillement en vol, signé le 8 février 2002. Issu d'un programme de coordination d'emploi dès le temps de paix des capacités aériennes de transport et de ravitaillement en vol, l'accord ATARES<sup>28</sup> permet, par un échange de capacités basé sur une unité d'échange commune (heure de vol d'un avion C130), d'éviter des affrètements d'appareils civils et de répondre aux besoins en ravitailleurs par un emploi optimisé de cette flotte réduite. Depuis sa mise en service, une économie équivalente à plusieurs centaines d'heures de vol C130 a été réalisée<sup>29</sup> tout en renforçant les liens déjà tissés entre les différents organismes de planification et de conduite dans le domaine concerné.

ATARES représente un partage capacitaire très pragmatique dans le processus de montée en puissance de l'Europe de la défense. Il a constitué un élément avant-gardiste sur la voie d'une coopération renforcée plus étendue qui s'est accrue avec l'échange d'autres services en particulier dans le domaine de l'entraînement ou de la formation.

#### 2.4.4. ECAP

Déjà abordé supra, ce sujet mérite cependant un approfondissement car il est la pierre d'angle de la future capacité de défense de l'UE et le rôle de l'arme aérienne y est particulièrement affirmé.

Les travaux relatifs aux différentes lacunes capacitaires ont débouché par l'intermédiaire du processus ECAP, à la création de 15 groupes de projet<sup>iii</sup> chargés de mettre en œuvre les recommandations en termes de concepts opérationnels ou de possibles démarches d'acquisition. Comme nous l'avons déjà évoqué précédemment, l'armée de l'air est directement concernée par une majorité d'entre eux et cinq groupes sont entièrement dédiés aux forces aériennes.

En l'état actuel de ses moyens, au premier rang desquels se trouve son budget, l'armée de l'air française ne pourra rationnellement s'investir dans la réalisation de toutes ces capacités. La tâche qui incombe à l'armée de l'air et le rôle qui peut lui être accordé dans cette construction sont imposants. Elle s'y est résolument engagée en prenant la présidence de plusieurs groupes de travail concernant certaines lacunes identifiées, à savoir les avions sans pilote de haute et moyenne altitude (drones), l'imagerie stratégique, la capacité SEAD<sup>30</sup> et les missiles de croisière de précision. Par ailleurs, elle participe, en qualité de membre, aux réflexions sur les avions tactiques sans pilote, les hélicoptères d'attaque, les avions de transport et de ravitaillement en vol.

#### 2.4.5. Autres forums

Dans un domaine moins réservé, l'armée de l'air participe en ce qui la concerne à d'autres forums et au développement indirect d'autres structures concourant à la coopération en matière d'armements tels que le WEAG<sup>31</sup> et l'OCCAR<sup>32</sup>. Par ailleurs, elle est fortement

<sup>28</sup> ATARES : Air Transport Air to air Refuelling and Exchange of Services.

<sup>29</sup> En 2 ans, près de 800 heures d'équivalent C130 ont été économisées par les 7 pays membres. La France est le principal contributeur de l'EACC (1100 équivalent heures de vol C130-EFH-fourmies ou reçues) devant les britanniques (environ 730 EFH). (données EMAA).

<sup>30</sup> SEAD : Suppression of Enemy Air Defences. Mise hors de combat des moyens de défense aérienne ennemis.

<sup>31</sup> WEAG : Western European Armament Group.

impliquée dans le processus de réflexion et de modernisation de l'OTAN qui reste fortement lié avec celui visant au développement de la défense européenne.

Le premier groupe, héritage de l'Independent European Programmes Group (créé en 1976 au sein de l'OTAN), réunit, depuis 1992, 19 pays européens, dont 14 sont membres de l'UE et 16 de l'OTAN. Ses objectifs sont l'harmonisation des programmes et des standards opérationnels, la coopération en matière de recherche et de technologie et l'ouverture des marchés. Il a travaillé notamment à la mise en place d'une « agence européenne de l'armement ».

La seconde organisation, fondée en 1996 par 4 états (Allemagne, France, Italie et Royaume-Uni), a pour but de fournir des accords efficaces pour la gestion et le développement de certains programmes, existants et futurs, de coopération en matière d'armements entre les pays membres. L'organisation gère actuellement plusieurs programmes multilatéraux, dont 2 intéressent plus particulièrement l'armée de l'air française (FSAF<sup>33</sup> et A400M). Il convient cependant de noter que les pays participants ne confient pas la gestion de tous leurs programmes à l'OCCAR.

Ainsi, l'arme aérienne apparaît comme un contributeur très ouvert au sein de l'Europe de la défense. Assurant une cohérence globale de l'outil de défense, elle apporte son soutien direct ou indirect à d'autres voies de coopération montrant, par là même, son aptitude à l'ouverture et à fédérer les efforts.

Pour conclure sur les participations aux instances internationales de décision et de réflexion, il convient d'aborder le rôle de l'armée de l'air française au sein de l'OTAN, son investissement dans les évolutions structurelles des commandements (ACO<sup>34</sup> et ACT) et sa contribution à la NRF<sup>35</sup>.

La politique transatlantique de sécurité et de défense est un élément influent de la PESD. Le projet, adopté par l'Alliance au sommet de Prague en novembre 2002, s'inscrit dans la stratégie adoptée par l'administration américaine suite aux événements du 11 septembre 2001, à savoir un combat planétaire contre le terrorisme et la menace des armes de destruction massive et de terreur. Sous l'impulsion des plus hautes autorités politiques françaises relayées par l'UE<sup>36</sup>, et à l'instar des autres composantes françaises, l'armée de l'air participe activement aux réflexions et fournira une quote-part importante<sup>37</sup> de cette force de réaction rapide devant atteindre sa capacité opérationnelle finale au plus tard en octobre 2006.

La NRF représente un renfort aux travaux et actions de l'UE visant au respect de son objectif global sans compromettre pour autant l'autonomie de défense européenne. Le catalogue de missions relatif à la FRO correspond à celui de « missions de Petersberg renforcées ». Par ailleurs, les mêmes unités européennes étant employées au profit de l'une ou l'autre des 2 organisations, c'est toute la capacité européenne de gestion des crises et d'intervention militaire de l'UE qui s'en trouvera ainsi renforcée.

---

<sup>32</sup> OCCAR : Organisation Conjointe de Coopération en matière d'Armement.

<sup>33</sup> FASF : Famille de missiles Sol-Air Futurs.

<sup>34</sup> ACO : Allied Command Operations. ACT : Allied Command Transformation.

<sup>35</sup> NRF : NATO Response Force = Force de réaction de l'OTAN composée d'environ 21000 hommes = FRO.

<sup>36</sup> Recommandation n° 734 sur les forces aériennes européennes projetables / Document A/1836 du 1<sup>er</sup> décembre 2003.

<sup>37</sup> Un taux de 20% a été fixé comme objectif de participation pour les armées françaises.

L'investissement de l'armée de l'air française au sein de la structure OTAN apporte une cohérence globale dans sa contribution à l'Europe de la défense. Source d'une coopération élargie et renforcée, elle est le gage d'une grande interopérabilité et d'une reconnaissance au travers d'un label OTAN.

Enfin, l'armée de l'air contribue depuis plusieurs années en coopération avec d'autres armées à l'instauration d'un climat de confiance et de coopération plus globale. Les dispositions relatives aux contrôles d'armements exercés à partir de l'espace aérien constituent par exemple une partie essentielle du traité FCE<sup>38</sup> et du Document de Vienne portant sur les mesures de confiance et de sécurité (MDCS). L'armée de l'air y participe par la mise à disposition d'équipages et de C130 au profit de l'UFV<sup>39</sup>. A ce titre, dans un but de rationalisation et de coopération, une nacelle d'observation équipant les C130 a été développée en commun par un certains nombres de pays européens. Cette coopération permet de développer l'échange d'informations visant à la stabilité de la paix entre les différents pays adhérents.

## 2.5. LE FACTEUR HUMAIN

Si l'Armée de l'air française s'engage donc résolument dans la construction de l'Europe de la défense, celle-ci ne fera pas uniquement par le développement et l'acquisition de matériels communs ou par des réflexions collégiales. Il serait dangereux sous le gage de l'interopérabilité technique et par excès de confiance envers les hautes technologies et les grandes théories de sous-estimer et de négliger la place très concrète de l'homme dans la chaîne d'action. Ce facteur a été largement pris en compte au travers de deux démarches : la première concerne le commandement et la seconde la formation et le maintien en condition opérationnelle des forces.

L'armée de l'air possède une capacité de commandement significative. Ainsi, en termes de planification et de conduite d'opérations multinationales, conformément à la volonté française de tenir un rôle de nation-cadre, elle est d'ores et déjà capable d'armer un état-major de composante de type JFACC<sup>40</sup>. Cette appellation, à elle seule, traduit la capacité de l'arme aérienne à rassembler et à coopérer. La validation de cette capacité a été réalisée au travers de nombreux exercices notamment OTAN, le dernier, OPERA, s'étant déroulé en France à l'automne 2003.

Cette structure a par ailleurs été activée dans un format réduit au cours de l'opération ARTEMIS au Congo-Brazzaville. Il est à noter que conformément à la position et à l'engagement français au sein de l'OTAN, cette capacité a été proposée pour armer la NRF 5, juste avant le JFACC britannique qui participera à la NRF 6. Montrant ainsi sa cohérence dans le développement de capacités complémentaires OTAN/UE, la France réaffirme aussi son souci d'une très grande interopérabilité transatlantique et européenne sans pour autant céder à une éventuelle dérive inflationniste d'origine américaine au plan technologique.

Dans le cadre de la formation et du MCO, de nombreux échanges et exercices sont réalisés quotidiennement par les armées de l'air européennes.

<sup>38</sup> FCE : Forces Conventionnelles en Europe.

<sup>39</sup> UFV : Unité Française de Vérification.

<sup>40</sup> JFACC : Joint Forces Air Component Command (er), Commandement (commandant) de composante aérienne de forces interarmées.

Il existe une collaboration de longue date entre les nations alliées dont profite le personnel des armées de l'air européennes. S'agissant de la formation initiale, les écoles de l'armée de l'air continuent de tisser des liens étroits avec les écoles européennes équivalentes. S'agissant de la formation professionnelle, nos spécialistes profitent depuis de nombreuses années de compétences particulières développées en Europe. Les stages internationaux de formation sur la Guerre électronique ou de survie complètent la formation de base délivrée en France. Par ailleurs, certaines collaborations bilatérales ont été pérennisées notamment parce qu'il existe une communauté de moyens entre les pays concernés. C'est le cas pour l'EFA<sup>41</sup> pour les pilotes hélicoptère du Tigre entre la France et l'Allemagne.

Cette collaboration se poursuit activement et l'armée de l'air développe activement un outil de formation complet afin de disposer d'un pôle d'excellence qui doit être mis en perspective dans la construction de l'Europe de la défense.

Certains des centres actuels de l'armée de l'air répondent déjà aux standards et normes européens. C'est un énorme atout qu'il convient de promouvoir et de développer. Il permet de valider et de crédibiliser les instances de formation comme un véritable pôle stratégique, embryon d'une future capacité organique européenne.

Actuellement, notre outil de formation du personnel navigant est reconnu comme efficace et performant. Il est, par ailleurs, surdimensionné en terme de capacités. Il est donc possible d'utiliser ces capacités, ce savoir-faire et les infrastructures disponibles pour créer une dynamique européenne. L'arrivée de nouveaux appareils de transports communs et la possession d'infrastructures adaptées pour la formation des pilotes de chasse constituent des données importantes qui permettront de répondre aux besoins de nos partenaires.

A ce titre, la création d'un centre de formation de transport tactique européen est un enjeu stratégique.

L'arrivée dans les forces de l'A400M constituera un tournant décisif. Pour la première fois, nombre de pays européens disposeront d'un outil commun pour assurer les missions qu'ils se sont fixées. Il semble donc opportun de poser, dès à présent, les bases d'une utilisation cohérente de ce vecteur. L'adaptation aux nouveaux défis que représente la réalisation des missions de projection de forces repose sur l'édification d'une structure organique européenne cohérente et centralisée, fondée sur un projet pédagogique modulaire et disposant d'outils performants.

La création d'un centre tactique européen apporte des solutions viables et un cadre adapté pour l'exercice d'une véritable politique de formation afin de s'adapter aux évolutions majeures du monde aéronautique et enfin contribuer à la construction d'une défense européenne.

S'agissant du contenu, le but est de bâtir une formation modulaire, souple d'emploi et optimisée en fonction des besoins de chaque partenaire, de telle sorte qu'il puisse sélectionner un cursus « à la carte » tenant compte de ses spécificités.

Le programme AEJPT<sup>42</sup> a lancé au niveau européen la réflexion sur la formation de base des futurs pilotes de chasse et sur la réalisation d'un équipement commun (avion, simulateur,...). Il s'agit d'un programme particulièrement fédérateur puisqu'il prévoit, outre la mise en place

---

<sup>41</sup> EFA : Ecole Franco-Allemande pour les équipages d'hélicoptères TIGRE.

<sup>42</sup> AEJPT : développé supra au paragraphe 2.2.1. EURAC.

de structures et de programmes communs, le développement d'un système d'entraînement commun entre les douze nations européennes actuellement parties prenantes.

S'appuyant sur des infrastructures complètes et des programmes de formation adéquats, l'armée de l'air soutient ce programme activement. D'abord parce qu'elle serait, son premier utilisateur, puisque le besoin de formation est important et se monte à près de 90 spécialistes par an. Ensuite, parce qu'elle permet de rationaliser des moyens et des infrastructures en offrant aux partenaires européens, qui n'ont pas d'intérêts (ou de moyens) à développer un outil propre, des capacités de formation indispensables au développement d'une composante aérienne crédible.

Ce programme s'appuierait évidemment sur l'acquisition de simulateurs. En effet l'augmentation du trafic aérien rend plus difficile les possibilités d'entraînement et les zones dédiées à la formation en vol ont été réduites de manière significative. Le développement d'outils de simulation constitue une solution pour atténuer ces inconvénients. Même si la doctrine de formation impose de s'entraîner dans des conditions aussi proches de la réalité, ce n'est pas tant la représentativité parfaite, par ailleurs très onéreuse, qu'il faut rechercher mais plus précisément la mise en réseaux de plusieurs simulateurs. Elle autorise une mise en situation de circonstances tout à fait réaliste des acteurs de l'entraînement.

L'innovation technique doit donc être recherchée sans que, toutefois, soit abandonnée la faculté de s'entraîner dans des conditions réelles. Les nombreux exercices menés dans un cadre européen témoignent de l'intérêt que chaque nation porte à cet objectif. A ce titre, les zones comme celle de l'Air Combat Manoeuver Instrumentation (ACMI) en mer du Nord mettent à disposition des équipages de combat des infrastructures et des conditions idéales d'entraînement. De tels espaces sont rares et méritent d'être recherchés et développés.

C'est dans cette optique que l'armée de l'air s'est lancée dans le projet de création d'un pôle d'entraînement en Corse-Sardaigne. Il s'agit d'optimiser les structures existantes. La base aérienne de Solenzara, située dans une zone où la densité de trafic aérien permet encore de bonnes conditions d'entraînement pour les forces aériennes, dispose d'un potentiel en infrastructure intéressant. De son côté, le PISQ<sup>43</sup> sarde permet une activité aérienne d'autant plus rationnelle qu'elle est proche de la base aérienne de Décimomannu.

Ces installations permettront, à terme, de disposer des conditions idéales pour des activités d'entraînement réalistes dès lors qu'une étroite coordination entre les pays européens impliqués dans ces divers dossiers sera mise en place. La cohérence globale de sera conditionnée par la mise en place de systèmes de restitution de missions au sol performants.

Il s'agit par ailleurs d'accentuer la visibilité et la complémentarité dans la planification des exercices bilatéraux, de niveau européen ou internationaux. A ce titre, la mise en place de TLP<sup>44</sup>, organisme de formation tactique pour les pilotes de combat, dans la zone Corse-Sardaigne permettrait d'inscrire radicalement ce type d'entraînement dans un processus européen.

---

<sup>43</sup> PISQ : Polygone interforze de salto di Quirra

<sup>44</sup> TLP : tactical leadership program

## DEUXIEME PARTIE

### LA PART DE LA FORCE AERIENNE VA S'ACCROITRE DANS LA CONSTRUCTION DE L'EUROPE

#### PREAMBULE

L'armée de l'air, forte de son potentiel humain et technique, doit et peut poursuivre de manière ferme et cohérente son investissement visant à asseoir la construction de l'Europe de la défense. Afin de conforter le rôle de l'arme aérienne dans le dispositif global européen de défense et de sécurité, il convient de se prononcer sur l'évolution de l'outil technique et structurel en cohérence avec l'adaptation de la menace pour l'Europe à un horizon 2030. Par ailleurs, il convient de se demander si les démarches entreprises par les armées de l'air sont suffisantes en elles-mêmes ou s'il ne faut pas être une force de proposition encore plus motrice et innovatrice?

Outre un effort plus intense en matière de coopération dans le domaine de l'acquisition de matériels communs, une nouvelle étape pourrait être franchie dans la constitution des capacités « air » en considérant favorablement le partage capacitaire. L'abandon de certaines capacités nationales au profit d'une autre nation serait un gage irréversible de cohésion pour l'union, chacun dépendant alors de l'autre. Outre la remise en question de la souveraineté de l'état et des capacités d'intervention purement nationale, ce processus pourrait conduire à la révision du concept global de nation-cadre. Ainsi, il ne s'agirait plus de disposer de manière majoritaire de l'ensemble des capacités explicites (commandement, SIC, renseignement), implicites (génération et constitution de forces, planification dont ciblage et évaluation des dommages, coordination des déploiements et du soutien) et indirectes (appréciation autonome de la situation, cohérence militaire globale, projection stratégique et mobilité tactique, capacité à concevoir, conduire et exécuter des opérations spéciales, préparation des forces et des états-majors et capacité financière) nécessaires à la cohérence d'ensemble, à l'efficacité militaire et à la crédibilité opérationnelle de la nation-cadre. Il conviendrait alors pour la France, en accord avec ses ambitions, de fournir des éléments à forte valeur ajoutée permettant de respecter les principes cités supra et garant de la réussite globale. Ainsi si un effort conséquent est requis, il pourrait être ciblé sur quelques volets, une majorité d'entre eux impliquant directement l'armée de l'air. La France doit réfléchir à cette éventualité sachant qu'à terme, la cohésion et l'élargissement de l'Europe de la défense risquent d'imposer un partage plus important des rôles. L'ECAP doit conduire à l'identification des solutions les plus adaptées pour répondre à l'intérêt commun. La montée en puissance d'une véritable défense européenne impose aussi une évolution des mentalités, à savoir, un partage capacitaire avec nos partenaires européens voire d'autres pays alliés.

#### 3. NECESSAIRE AMBITION DANS L'EMPLOI DES FORCES

##### 3.1. Des objectifs à fixer

La politique de défense européenne n'est pas actuellement fondée sur un Livre Blanc décrivant une analyse stratégique des menaces auxquelles l'Europe fait face et surtout des réponses qu'elle envisage. Si de nombreuses structures spécifiques ont vu le jour, souvent associées à des moyens et des capacités, il reste toutefois à fixer clairement les objectifs aux

forces. Le document de Javier Solana a ouvert un cycle de débats sur ces sujets dont certaines conclusions méritent d'être soulignées.

En premier lieu, s'il est clairement annoncé que l'outil militaire doit être englobé dans une gamme plus large de modes d'action de la PESD, il n'en reste pas moins vrai que l'usage de la force militaire est reconnu comme légitime au nom de l'Union.

L'Europe ne doit pas négliger les menaces dites "traditionnelles". Les conflits ethniques et religieux restent une grande source d'instabilité dans le monde et l'Europe doit garder les outils adéquats pour y faire face rapidement.

La prévention doit donc représenter un axe d'effort majeur. La France joue un rôle moteur notamment dans le domaine satellitaire. Le centre satellitaire européen de Torrejon, récemment rattaché à l'UE, est une structure adaptée pour le renseignement et la gestion des crises même si elle ne dispose pas en propre de capacités.

L'armée de l'air participe activement à cette fonction avec ses appareils de reconnaissance et ses drones qui permettent de compléter efficacement les autres moyens interarmées. Toutefois, le retrait du service des Mirages IV P ne pourra être comblé que par l'arrivée progressive des nacelles de reconnaissance NG à partir de 2008. Par ailleurs, la sécurisation de la transmission des données devra être améliorée.

S'agissant du renseignement spatial, les tentatives de partage de capacités ont échoué jusqu'à présent, excepté les programmes Hélios II et dans une moindre mesure Hélios I. Chaque pays développe donc ses propres moyens optique ou radar<sup>45</sup>.

S'agissant du domaine tactique et du renseignement de théâtre, la coopération européenne en terme de capacités drones débute. L'utilisation au Kosovo de CL289 a montré le gap technologique qu'il existait avec les appareils américains de type PREDATOR et la nécessité de collaborer pour renforcer ce type de capacités. En attendant le système MALE<sup>46</sup>, le drone EAGLE, proposé par EADS et l'israélien IAI, en cours d'acquisition par l'armée de l'air, lui offrira une capacité de théâtre techniquement satisfaisante, répondant au besoin opérationnel européen.

Essentiellement marquée par l'expérience de l'effondrement yougoslave, l'Europe doit savoir apporter les réponses aux conflits inter-ethniques. Dès lors, les interventions humanitaires et les missions de maintien de la paix sont les vraies priorités de l'Europe. Dans ce cadre, les capacités d'intervention hors de nos frontières doivent être accentuées.

Le rôle fondateur de la mission de projection n'est plus à démontrer. Il s'agit d'une capacité importante qui permet de réagir rapidement. Autant dire que les moyens capacitaires, les structures de commandement associées et les doctrines et procédures d'utilisation sont déterminantes. Les éléments structurants de cette fonction, certainement la plus développée au niveau européen, ont largement été abordés dans les paragraphes précédents.

Enfin, les nouvelles menaces comme la prolifération et le terrorisme affectent la sécurité de l'Europe. Aussi la protection au sens noble du terme constitue-t-elle une des missions primordiales que les forces aériennes continuent de remplir. Actuellement, quatre patrouilles de défense aérienne en alerte immédiate assure ainsi la protection de notre territoire alors que la défense des façades maritimes a été renforcée contribuant directement à la sécurité du territoire européen.

<sup>45</sup> Allemagne : SAR Lupe, Espagne : Ishtar (optique), Italie: Cosmo-skymed (radar).

<sup>46</sup> MALE : moyenne altitude, longue endurance

L'évolution des menaces depuis les attentats du 11 septembre a certes contribué à faire évoluer les postures. Mais elle a aussi mis en lumière l'impérieuse nécessité pour les européens de coopérer efficacement afin de protéger le territoire de chacun de l'agression aérienne qu'elle soit terroriste ou fondée sur l'utilisation d'armement balistique.

Cette coopération qui nécessite, dans un premier temps, l'établissement de procédures formelles et bilatérales entre les pays limitrophes, permettra, à terme, d'établir un véritable protocole européen pour la protection de notre espace aérien commun. Elle repose par ailleurs, en interne, sur l'application d'une procédure rapide à tous les échelons de la chaîne décisionnelle.

Nécessité faisant loi, le sommet du G8 à Evian a mis en relief le savoir-faire en termes de coopération et de compétences des différentes forces aériennes présentes sur ce site.

Lors de ce sommet organisé du 1<sup>er</sup> au 3 juin 2003, outre les différentes menaces liées aux manifestations ou aux souhaits extrémistes de nuire à la sérénité des débats, la menace terroriste, y compris aérienne, était évidemment prise en compte.

Parmi le dispositif global de 11000, près de 2300 personnes étaient affectées à cette mission de sûreté aérienne.

Aux vues de la situation géographique du site, une collaboration européenne fut recherchée notamment avec les suisses, les allemands et les italiens. Il s'agit d'une nouveauté reposant sur une organisation de l'espace particulière, adaptée à la mission qui s'affranchissait des frontières.

La coopération franco-suisse, plus marquée et représentée par un accord cadre signé le 08 avril 2003, a permis d'établir un arrangement technique qui permettait de renforcer la sûreté aérienne tout en respectant la souveraineté des deux états. Elle reposait sur un dispositif aérien en capacités important de M2000 français et F18 suisse ainsi que des hélicoptères et des ravitailleurs. La coordination globale fut assurée par un JFACC déployé qui assurait le contrôle de la zone. L'interopérabilité des procédures et des moyens mis en œuvre constitue la clé de cette collaboration réussie.

### 3.2. Les opérations

Reposant sur deux résolutions du Conseil de sécurité des Nations-Unies<sup>47</sup>, l'union européenne a récemment lancé ses deux premières opérations militaires.

Concordia, la première d'entre elles, faisait suite à la demande du président Trajkovski de l'ancienne République yougoslave de macédoine (ARYM). La force européenne, forte de 400 militaires provenant de 14 pays non UE et 13 pays de l'UE a fait appel aux moyens et capacités de l'OTAN dans le cadre des accords dits "Berlin plus". Il s'agissait de concourir à la mise en œuvre de l'accord cadre conclu à Ohrid en août 2001. Cette opération s'inscrivait dans le cadre de la volonté de l'Europe de promouvoir la stabilité et la sécurité dans cette région.

S'agissant de l'opération Artémis, elle visait à rétablir les conditions de sécurité dans la région des grands lacs et notamment à Bunia. Si la force militaire européenne a travaillé en étroite collaboration avec la MONUC, elle a permis à l'Europe de s'imposer comme un acteur indépendant sur la scène internationale. La France y a joué un rôle de nation cadre. L'Armée de l'air a projeté à Entebbe une BSVIA qui a assuré le soutien logistique de l'opération. Cette opération démontre; outre la pertinence du pré positionnement des forces, le rôle déterminant

<sup>47</sup> Concordia : résolution 1371 du 28 novembre 2001

Artémis : résolution 1484 du 30 mai 2003

du transport stratégique et tactique afin d'acheminer rapidement forces et matériels sur le théâtre et l'efficacité de nos structures de commandement et de conduite des opérations aériennes. L'Armée de l'air a également mis en œuvre le segment RESCO. Cette capacité met en relief l'importance du principe de partage capacitaire européen. En effet, aucun pays ne dispose actuellement la panoplie complète des moyens nécessaires à l'accomplissement de cette mission dans un engagement dit de haute intensité. Dans ce domaine, l'armée de l'air possède les atouts pour se situer en élément moteur. Elle a mis en place un concept, une doctrine et de règles d'emploi standardisés. Elle affirme son savoir faire et possède une bonne expérience opérationnelle acquise depuis les opérations en ex-Yougoslavie. En outre, elle peut s'appuyer sur son organisme à vocation interarmées de Cazaux pour pérenniser son savoir faire. Enfin, la France est un des quatre contributeurs au catalogue de forces de l'UE avec l'Espagne, l'Italie et le Royaume-Uni.

#### 4. PERSPECTIVES

Plusieurs volets très porteurs semblent pouvoir être développés de manière sensible et significative. Il suffit de concentrer ses efforts sur les principales capacités identifiées comme devant être améliorées ; elles concernent les domaines suivants :

- commandement, contrôle et renseignement (C2R);
- déploiement vers le théâtre d'opérations ;
- conduite et soutien de l'action militaire sur le théâtre ;
- capacité de survie des forces déployées ;
- délai de disponibilité et état de préparation des forces.

Les armées de l'air sont impliquées dans l'ensemble de ces problématiques et souvent de manière primordiale comme en témoignent les différents « groupes de projet » qui ont été identifiés au sein du processus EACP et dont un nombre important sont du ressort de l'arme aérienne. Outre le transport aérien, la CSAR, l'espace, l'entraînement multipartite et les structures de type C2R (dont les SIC) en font partie.

Par ailleurs, d'autres pistes non moins riches mais peut-être plus longues à explorer devront faire preuve d'une attention particulière et d'efforts conséquents. Il s'agit entre autres des moyens de combat, du soutien logistique et technique.

Commentaire [c3] : Intérêt de le laisser ?

##### 4.1.1. Commandement, contrôle, renseignement

L'armée de l'air française possède déjà des capacités de commandement, de programmation et de conduite du niveau de composante qui nous confèrent un rôle cadre en Europe. Cependant, il convient :

- de les affiner et de poursuivre leur multinationalisation (JFACC, ACC<sup>48</sup> et CAOC) ;
- de pérenniser leur aptitude à la projection même sur des théâtres d'opérations éloignés ;
- d'accroître leur interopérabilité par l'adoption de doctrines et procédures standards.

Commentaire [c4] : Reste à creuser ?

A ce titre, le nombre des entraînements en commun et des échanges devra être accru pour bénéficier d'une plus grande cohésion et améliorer ainsi l'efficacité globale. A terme, la création de structures permanentes apporterait un gain encore plus significatif ; cependant, il est primordial d'éviter l'écueil constaté au sein des structures de l'OTAN, à savoir la lourdeur

<sup>48</sup> ACC : Air Component Command.

et l'immobilisme imposé par le nécessaire consensus commun. Pour ce faire, il convient de garder un esprit visant à favoriser les coalitions de circonstances et donc de préserver par un degré élevé de modularité une grande souplesse structurelle.

En s'appuyant sur les organismes activés dès le temps de paix et pouvant encenser des noyaux-clés (exemple : pour la posture permanente de sécurité, le CCOA/ACCS accompagné du réseau de surveillance aérienne qui devra s'établir au niveau européen sur la base des coopérations bilatérales actuelles et des connexions établies), il semble qu'une communauté plus forte puisse être développée. La France, « nation-cadre », est l'un des rares pays européens disposant d'un noyau d'état-major de type JFACC et d'un organisme de formation adéquate (le CASPOA<sup>49</sup>); elle doit renforcer sa détermination dans ce domaine en mettant à disposition des autres nations son outil de formation et son expertise tout en s'ouvrant à leurs contributions.

Concernant le renseignement, au-delà de la volonté affichée et du nécessaire partage pour disposer d'une réelle capacité européenne, notamment stratégique, il semble qu'il constitue encore un domaine réservé au niveau national. Après avoir constitué un embryon de structure européenne (centre spatial de Torrejon, centre de situation,...), dans un cadre intéressant l'ensemble des armées, il convient de progresser en favorisant la création d'une banque de données commune d'informations concernant les zones de crises ainsi que l'échange et le transit de ce renseignement. Certains défis, décision et volonté politique, retour sur investissement et partage symétrique, uniformisation des procédures de contrôle politique, dépendance vis à vis d'états tiers tel que les Etats-Unis, redondance, doivent être relevés. L'arme aérienne qui est à la fois un important consommateur mais aussi un grand pourvoyeur de renseignements (composante aérospatial, écoute et guerre électronique, reconnaissance,...) doit prendre une place prépondérante dans ce dispositif progressiste.

L'espace joue un rôle majeur au sein des différents domaines identifiés supra ; il occupe ainsi une place particulière au sein du C2R, c'est pourquoi il convient de lui consacrer un volet spécifique de notre développement.

#### 4.1.2. L'espace

Dans le domaine spatial, l'Europe disposera d'ici trois à quatre années d'une quinzaine de satellites de reconnaissance, civils ou militaires. De plus, le programme GALILEO<sup>50</sup> de satellites de navigation est maintenant sur les rails. Ce type de réalisations permettra entre autres de consolider les capacités industrielles de l'Europe.

Les impératifs d'autonomie vis à vis de sources extérieures, les besoins de l'arme aérienne notamment en matière de renseignement et de localisation (position, navigation, précision), besoins qui concernent bien entendu aussi les autres composantes, la globalité du concept de défense et la nécessaire continuité entre l'espace aérien et spatial, imposent à l'armée de l'air de s'associer et d'être partie prenante dans l'exploitation de ce secteur.

Fortement impliquée au travers des programmes HELIOS, l'armée de l'air doit poursuivre ses efforts en vue de favoriser le développement d'autres composantes (IR, radar) avec d'autres nations européennes ; l'acquisition d'une panoplie européenne complète de satellites,

<sup>49</sup> CASPOA : Centre Air de Simulation pour la Planification des Opérations Aériennes.

<sup>50</sup> GALILEO : premier programme issu de Stratégie Spatiale Européenne (coopération UE/ESA) consistant au développement d'une constellation de 30 satellites de navigation sur financement conjoint ; véritable alternative au GPS qui permet de s'affranchir de la possibilité de brouillage sur simple décision du Pentagone.

couvrant l'ensemble du spectre des missions, assurera une réelle autonomie à l'UE. Des perspectives plus positives apparaissent dans le domaine de l'observation spatiale ; l'engagement allemand et italien dans l'imagerie radar donnera lieu à une coopération, non sur les programmes, mais sur l'exploitation des satellites. Les accords bilatéraux (Franco-italien et Franco-Allemand) permettront un échange d'informations et de droits de programmation grâce auxquels la France bénéficiera de données provenant des moyens italiens (Cosmos-Skymed<sup>51</sup>) et allemands (Sar-Lupe) en contrepartie d'un accès aux images du système HELIOS II.

Cependant, ce procédé est loin de favoriser l'émergence d'un système européen complet de reconnaissance par satellite ; il convient par conséquent de s'investir dans la mise en œuvre de la résolution signé par six chefs d'état-major des armées européens<sup>52</sup> visant à définir le « besoin opérationnel commun ». Ce document, ouvert à d'autres participations, précise les performances et les architectures requises à court et moyen termes pour un futur système global européen de défense et de sécurité d'observation par satellites, dans le spectre du visible, de l'infrarouge et du radar. Si l'avenir immédiat doit s'appuyer sur des échanges de capacités provenant de moyens nationaux, le moyen terme doit voir émerger une commande européenne globale. Le budget nécessaire à un tel système reste accessible sous réserve de sa répartition entre les pays européens et d'une volonté politique relayant le « Livre Blanc sur la politique spatiale européenne » présenté par la Commission européenne en novembre 2003.

En ce qui concerne la France, outre l'engagement dans le programme de télécommunication SYRACUSE III, l'extension des capacités spatiales est actuellement envisagée au travers du développement de démonstrateurs technologiques que ce soit dans le domaine de l'écoute électronique (Cerise, Clémentine suivi par Essaim en 2004), de l'observation et des télécommunications (LOLA<sup>53</sup>) ou de la défense anti-missiles de théâtre (futur démonstrateur d'alerte avancée pour la détection des missiles balistiques). Ces initiatives méritent d'être saluées car elles permettent d'aller de l'avant mais elles laissent entière la question de l'acquisition d'une capacité opérationnelle permanente. La recherche d'une complémentarité européenne constitue aujourd'hui une condition indispensable à l'extension des capacités spatiales.

Dans le cadre d'ECAP, un groupe de projet est chargé de définir les besoins en matière spatiale ; s'il n'est pas de compétence exclusivement « Air », les armées de l'air européennes doivent y apporter une impulsion et une contribution importante afin de garantir à terme un accès autonome européen à des informations fiables et faciliter ainsi le processus européen de décision en matière de défense tout en permettant en parallèle l'avènement d'une capacité spatiale contribuant à l'action au sens large du terme, combat inclus.

Dans le domaine spatial, les pays européens et notamment la France disposent et disposeront de moyens performants sous réserve de ne pas relâcher leurs efforts dans un secteur aussi stratégique et de poursuivre dans la voie de la complémentarité européenne, l'avenir immédiat devant s'appuyer sur des échanges de capacités provenant de moyens nationaux. Puis il sera nécessaire d'opter pour une plus grande communautarisation, l'objectif recherché étant à terme, une commande européenne globale pour une constellation de moyens satellites couvrant l'ensemble du spectre et du besoin. Comme l'a très bien exprimé Mr Dordain lors de la session de clôture de la consultation du Livre Vert sur la Politique spatiale Européenne à Paris le 24 juin 2003, « L'objectif ne consiste pas à partager le pouvoir ou à transférer du

<sup>51</sup> Cet accord intègre aussi la constellation de 2 satellites optiques développés par le CNES : projet « Pléiades ».

<sup>52</sup> Allemand, Belge, Espagnol, Français, Grec et Italien.

<sup>53</sup> LOLA : Liaison Optique Laser aéroportée.

savoir-faire, ce qui n'aurait aucun sens puisque que chaque acteur travaille pour les mêmes Etats membres, la même Europe, les mêmes ambitions. »

#### 4.1.3. Déploiement vers le théâtre d'opérations, capacité de transport aérien et de ravitaillement en vol.

La multiplication des opérations et donc des projections, les contraintes budgétaires croissantes imposent toutes deux de poursuivre les efforts entrepris dans le domaine du transport aérien et du ravitaillement en vol ; ainsi, il convient d'accroître la coordination européenne dans le cadre de l'EACC, de transformer ou d'intégrer cette cellule au sein d'un véritable « centre européen du transport aérien » et de prendre des initiatives décisives notamment dans l'optique d'une communauté européenne de formation.

La souplesse d'emploi de cet arme que constitue le transport aérien militaire, son engagement au profit de l'ensemble des acteurs du monde militaire montrant un caractère global très marqué et la communautarisation progressive des flottes sont trois atouts majeurs qui ont conduit à faire le choix d'une coopération renforcée dans ce domaine.

La mise en œuvre de l'accord ATARES par l'EACC a certes permis l'économie de quelques heures de vol mais ce gain doit être pondéré eu égard à la duplication inutile des structures nationale et européenne. Pour accroître ce bénéfice, il convient de franchir une étape supplémentaire afin que l'EACC ne reste pas une coquille vide, un intermédiaire de plus dans une chaîne de décision alourdie.

Ainsi, l'absence de responsabilités de l'EACC en matière de planification ne permet pas de tirer pleinement profit des potentialités de cette cellule en termes de coordination. En effet, le niveau actuel de coordination laisse le choix à chacun des pays membres de recourir ou non aux services de l'EACC et d'accepter ou non les propositions faites par cette dernière. Par ailleurs, elle ne possède aucune attribution qui lui permettrait d'intervenir dans la préparation des ressources humaines et matérielles nécessaires à la mise en œuvre de la capacité de transport aérien (formation des personnels, soutien logistique et technique, harmonisation de l'utilisation des matériels).

Il semble qu'une nouvelle impulsion ait été donnée récemment, avec une prise de compétence en matière de planification par l'élaboration d'une prévision annuelle de plan de transport à l'échelle européenne. Sur la base d'une proposition franco-allemande, l'EACC a décidé la mise en œuvre dès l'été 2004 d'un groupe d'étude (study team) ayant pour mandat de définir les moyens d'aboutir à la mise en œuvre d'un EAC. La transformation de l'EACC ou son intégration au sein de l'EAC permettrait de répondre à ces lacunes et d'optimiser par-là même l'emploi d'une partie des flottes de transport aérien nationales actuelles et futures afin d'améliorer de façon significative la capacité européenne de projection de forces.

Par ailleurs, l'évolution devrait se poursuivre par une prise de compétence progressive dans le domaine organique. Une première étape consisterait à confier à cette nouvelle structure un pouvoir de proposition, puis, à plus long terme, un pouvoir décisionnaire. La position de certains membres de l'EACC, notamment les Britanniques, est, pour l'instant, plutôt réfractaire à cette évolution. L'action volontariste d'un groupe pionnier doit permettre de rompre progressivement et pragmatiquement ces réticences. Illustration concrète, les simples demandes de survol de pays pour les appareils militaires transportant des armes et des munitions sont souvent difficiles à obtenir même entre pays européens. Une gestion centralisée européenne donnerait plus de poids dans l'obtention de ces autorisations.

Enfin, il convient de mettre en valeur l'intérêt de l'EAC en l'impliquant, dès à présent, dans le soutien des futures opérations de gestion de crise menée par l'UE. A ce titre, la création, en son sein, d'un noyau de personnels aptes à prendre en compte le rôle de MNMCC<sup>54</sup> sur un théâtre serait une suite logique au processus engagé et permettrait de renforcer la coopération et l'interopérabilité avec l'OTAN.

L'arrivée de l'A400 M est une formidable occasion d'approfondir ces liens entre les pays membres du programme, dans le domaine de l'emploi, mais aussi pour tout ce qui concerne le soutien.

La projection d'une force terrestre de réaction immédiate par voie aérienne est très exigeante notamment en matière de capacité de transport stratégique. Par exemple, la projection d'une brigade (7000 Hommes) avec son matériel immobiliserait une flotte d'une cinquantaine d'A400 M pendant plus d'une dizaine de jours. La création d'un pool européen d'A400M permettrait de disposer au plus vite de cette capacité opérationnelle.

Outre la mise en place d'un pool européen et des conditions favorables à la création d'unités communes ou d'un commandement européen, l'arrivée de l'A400 M conduira à la création de structures communes de soutien pour la formation des personnels et la logistique. Là encore, la France pourra faire valoir son expérience de collaboration centralisée au sein de la SIMMAD.

L'EACC doit bien constituer un embryon d'un futur commandement européen du transport aérien militaire. Cette démarche serait très novatrice pour les armées de l'air, car à terme, elle viserait à placer sous un commandement européen une partie des moyens de chaque nation contributrice. L'action de l'EACC devra être développée dans un cadre élargi à un plus grand nombre de pays européen en n'omettant pas d'y associer tous les pays disposant de moyens de transport stratégique comme la Turquie. Cet élargissement et l'évolution de la coopération opérationnelle avec d'autres pays, notamment lors d'opérations de projection de forces à grande distance, sont l'objet d'études.

L'EACC a fait des émules puisque le Royaume-Uni, la France et l'Allemagne sont parvenus récemment à un accord sur la constitution d'une cellule de commandement stratégique, volonté de coopérer plus étroitement vers un futur quartier général européen dont dépendrait l'EAC.

Cependant, la problématique du transport urgent par voie aérienne de matériels lourds et encombrants ne sera pas résolue. Dans le secteur des avions de transport stratégique « lourds », il semble que la seule voie de progrès pour l'UE soit une démarche communautaire. A l'exception des britanniques qui utilisent 4 C17 Globemaster, les capacités européennes en cas de crise se cantonnent à des accords d'affrètement de gros porteurs russes et ukrainiens. Le principe qui prévalait pour le transport stratégique, à savoir que le déploiement des troupes et leur ravitaillement restaient une responsabilité nationale, doit être remis en cause. Le lancement d'un programme européen étant à exclure eu égard au besoin limité en nombre d'aéronefs (une vingtaine), la création d'un pool européen d'appareils stratégiques acquis en commun ou mis à disposition, à l'instar de la capacité « awacs » de l'OTAN, serait source d'une grande coopération et un geste politiquement fort et symbolique : leur emploi, relevant alors d'un intérêt commun, nécessiterait l'avènement d'une politique étrangère commune. Bien entendu, cette option demeure une entorse au principe régalien de souveraineté nationale mais il serait vecteur d'une grande cohésion et

<sup>54</sup> MNMCC : Multi-National Movements Coordination Center. Centre de coordination multinationale des mouvements aériens de transport.

rapprocherait sans doute les liens transatlantiques, le seul type de très gros-porteurs disponible sur le marché et correspondant à une solution fiable, rationnelle et interopérable étant le C17 américain.

Enfin, un effort d'acquisition devra être produit dans le secteur du ravitaillement en vol. La démarche initiale et individuelle entreprise par plusieurs pays européens doit à terme laisser la place à une véritable coopération pour l'acquisition d'une flotte homogène de nouveaux ravitailleurs construits à cet effet et faisant prévaloir la préférence européenne. Le concept MRTT qui est commun à plusieurs pays européens offre un nouvel axe de coopération et de consolidation de la préférence européenne au niveau industriel ; l'option britannique pour un appareil de la gamme « AIRBUS » sans doute issue du reconnu pragmatisme britannique n'en demeure pas moins une future véritable opportunité de « mutualisation » dans ce secteur.

#### 4.1.4. Conduite, soutien de l'action militaire sur le théâtre et capacité de survie des forces déployées

La conduite a déjà été abordée précédemment au paragraphe « Commandement, contrôle et renseignement ».

##### 4.1.4.1. Recherche et sauvetage au combat

Les capacités de recherche et de sauvetage en zone de combat sont un élément essentiel pour l'efficacité d'une opération de projection de force ou de puissance par moyens aériens. Cette capacité nécessite la détention et la maîtrise de nombreux modes d'action. Si une coopération européenne a été mise à l'ordre du jour des travaux du GAE peu après sa création, il s'agit aujourd'hui d'élaborer, entre armées de l'air européennes et avec la coopération des autres armées, une capacité qui leur fait actuellement défaut et est difficilement accessible à un seul pays. En matière de CSAR, il convient de constituer une véritable capacité qui s'appuierait sur un « centre CSAR européen » source d'une doctrine élaborée et garant d'une indispensable interopérabilité. L'entraînement en commun des personnels concernés doit être un objectif prioritaire. Aujourd'hui, la France et l'Allemagne œuvrent en faveur de cette structure.

Dans un premier temps, il s'agira de créer une structure multinationale d'animation et de coordination de la fonction CSAR européenne. Elle serait chargée de définir et d'uniformiser les concepts, doctrines, règles d'emploi et spécifications d'interopérabilité en se fondant sur ce qui existe à l'OTAN. Les réflexions et organismes développées en interarmées au niveau français sous la direction de l'armée de l'air (CIRESCO<sup>55</sup>, OVIA RESCO) seront une expertise importante dans ce cadre.

En outre, les pays membres devront se mettre d'accord sur les modalités et niveaux de formation des personnels, ainsi que sur l'entraînement des unités nationales en pérennisant et développant des exercices multinationaux. Ceci doit permettre une optimisation de la coordination d'un ensemble très varié de moyens participant à cette mission, de l'hélicoptère spécialisé aux drones en passant par les commandos, les avions de protection et de reconnaissance, etc.

##### 4.1.4.2. Soutien de l'action militaire

---

<sup>55</sup> CIRESCO : Comité de pilotage Interarmées de la RESCO.

Dans sa recherche d'une plus grande efficacité, l'armée de l'air a consacré de nombreux efforts à l'essor de la capacité de traitement des cibles avec précision. Les processus et les moyens pour le choix des objectifs et des cibles sont nécessaires. Ainsi, outre le développement d'armements adaptés, une attention particulière fut portée aux fonctions de ciblage et d'évaluation des dégâts, débouchant sur la création du CNC<sup>56</sup>. La France doit s'appuyer sur cette structure pour instaurer une coopération à l'échelle européenne et chercher à établir si possible des structures permanentes européennes, cette capacité étant vitale à la puissance de l'arme aérienne et au soutien apporté aux autres armées.

Parmi les missions de Petersberg qui seront conduites par les forces de l'UE, la plus exigeante est : « La séparation des parties par la force ». Pour ce type de mission, les études conduites à ce jour retiennent la projection dans un premier temps de forces aériennes de combat sur des bases aériennes en pays allié proche du théâtre disposant ou non d'infrastructures aéroportuaires sérieuses (Bases de l'Italie pour les opérations dans les Balkans, de Manas ou d'Entebbe pour les opérations HERACLES ou ARTEMIS); ces forces sont chargées d'obtenir la supériorité aérienne locale en établissant une zone d'interdiction aérienne au-dessus du théâtre et en assurant le cas échéant la sécurité des voies de communication maritimes à proximité. Pour ce faire, outre le déploiement de porte-avions (si les distances et la configuration du terrain le permettent), l'hypothèse retenue par l'UE serait la mise à disposition ou la création d'une dizaine de bases aériennes dispersées sur la zone. La mise en place de bases avancées sur le théâtre d'opérations est une nécessité pour la mise en œuvre des forces aériennes locales mais aussi, là où la situation l'exige, des quartiers généraux avancés. L'armée de l'air s'appuyant sur son outil de combat qu'est la base aérienne est capable de mettre en œuvre une partie de ces structures de soutien des forces de manière particulièrement réactive et efficace. Le concept de BSVIA<sup>57</sup>, qui avait déjà fait ses preuves dans un cadre plus large lors des crises en Ex-Yougoslavie et au Kosovo, pourrait être développé et proposé au niveau européen pour un soutien que ce soit au sein de l'UE ou au profit de pays européens d'une coalition de circonstance. Ce ne fut pas le cas à Manas au Kirghizstan, les pays de l'EPAF<sup>58</sup>, remplaçants de la force aérienne française (M2000D) et ayant une grande habitude d'intégration sous la coupe américaine, ont préféré le soutien fourni par les Américains ; ceci peut être regrettable en termes d'influence auprès des autorités politiques et militaires du pays d'accueil, une coalition européenne y avait une excellente opportunité de négociation.

#### 4.1.5. Disponibilité et état de préparation des forces

La formation est à la base de toute structure ; réalisée en commun elle devient un gage d'interopérabilité humaine forte, elle assure une cohésion d'ensemble par la meilleure compréhension qu'elle véhicule et la connaissance de l'autre. A ce titre, la mise en œuvre future d'une majorité de matériels et équipements communs doit permettre de développer ce ciment de l'union dès les premiers jours d'une carrière opérationnelle.

Ainsi, la nécessaire interopérabilité opérationnelle, la raréfaction des zones d'entraînement imposé par le partage de l'espace aérien avec les acteurs civils, ou enfin la mise en service de vecteurs communs doivent conduire à la création de centres européens de formation pour les équipages. Par exemple, l'arrivée de l'A400 M constitue une opportunité qui doit être saisie pour la constitution d'une structure commune de formation au transport logistique et tactique,

<sup>56</sup> CNC : Centre National de Ciblage.

<sup>57</sup> BSVIA : Base de Soutien à Vocation InterArmées.

<sup>58</sup> EPAF : European Participation Air Force.

la première pouvant être mise en place au sein d'un centre européen civil, la seconde étant réservée au domaine militaire. Cette communauté pourrait être une continuité logique des formations de bases qui seraient par exemple assurées dans des écoles de formations initiales comme l'EAT d'Avord ou l'école de Rochefort. Des pays au besoin très réduit quant au flux de formation comme la Belgique, la Hollande voire le Portugal, si ce dernier réintègre un jour le club des acquéreurs d'A400M, ne peuvent rationnellement créer des écoles ou des centres de formation pour leurs personnels. Cette coopération devra de manière cohérente être complétée par la poursuite et le développement d'exercices internationaux tels que ceux cités supra.

Après les structures C2, le soutien, la formation, il est nécessaire de s'attaquer au pilier de l'arme aérienne, à savoir sa force de combat. L'évolution des parcs aériens de combat (aéronefs pilotés ou non) offre à plus ou moins long terme une opportunité de coopération pour la définition en commun d'un futur système de combat aérien. Il convient d'adopter une démarche volontaire et constructive à l'image de celle développée pour le transport aérien. Clef de voûte de la maîtrise aérospatiale, elle ne doit pas être à nouveau l'objet des erreurs passées. Certes la réduction du nombre de type d'appareils de combat est une avancée rationnelle notamment en terme d'interopérabilité mais la position française n'est pas exempte de tout reproche dans cette évolution. Les désillusions notamment financières d'un certain nombre de pays européens après leur engagement dans le programme JSF<sup>59</sup> sont aussi un terreau propice au développement d'une future coopération européenne en matière d'appareils de combat, desquels ne peuvent être aujourd'hui exclus les UCAV<sup>60</sup>. Si la France a joué un rôle précurseur en Europe en matière d'emploi de drones (HUNTER au Kosovo), elle doit aujourd'hui jouer le rôle de fédérateur pour développer une composante à l'échelle européenne. Ainsi, l'engagement des Pays-Bas dans le programme MALE<sup>61</sup> doit être encouragé. Au travers de l'action de l'armée de l'air, la France doit insuffler un nouvel élan au profit d'une coopération technologique dans le cadre de la préparation des futurs systèmes aériens de combat. Le développement de cette capacité sensible doit être abordé avec franchise afin d'éviter les égarements passés, déboucher sur des accords concrets et susciter une forte impulsion politique afin de dégager les ressources financières nécessaires.

Dans un registre proche, il conviendra de définir la place accordée, au sein de l'Europe de la défense, à la capacité nucléaire française et notamment à sa composante aéroportée. Comme cela a pu être évoqué devant la Commission de la Défense Nationale et des Forces Armées, « on ressent de plus en plus que les Européens n'imaginent pas qu'elle ne puisse protéger que les frontières de la France ». Aujourd'hui unique en Europe, cette capacité aérienne pourrait être un élément essentiel pour une défense de l'Europe.

Commentaire [c5] : Par qui, à quel occasion ?

#### 4.1.6. Aspect structurel

Comme les autres armées, mais de manière plus poussée en regard de sa relative mais spécifique autonomie d'action, l'arme aérienne devra prendre toute la mesure de son intégration au sein de systèmes de systèmes cohérents. Le concept de système est notre avenir ; il suppose de fortes interopérabilité, complémentarité et coordination. Cette notion de système de forces, dont l'armée de l'air est, et sera un acteur principal, véhicule un lot important de coopérations à tous les niveaux, entre systèmes d'armes identiques, entre systèmes d'armes de pays différents et entre systèmes d'armes d'armées distinctes. Il s'agit

<sup>59</sup> JSF : Joint Strike Fighter.

<sup>60</sup> UCAV : Unmanned Combat Air Vehicle.

<sup>61</sup> MALE : drone Moyenne Altitude Longue Endurance.

d'établir une véritable architecture de systèmes, base concrète d'une réelle capacité armée européenne.

Les événements du 11 septembre 2001 ont réaffirmé le rôle de l'arme aérienne. La protection du territoire nationale et de la Nation, mission primordiale de l'armée de l'air, a été de nouveau placée sur le devant de la scène. La France a renforcé sa participation aux actions de sécurité et de défense de l'espace aérien européen et méditerranéen, cependant, la permissivité de celui-ci face aux actes des pirates de l'air impose un nécessaire élargissement des procédures de surveillance, de contrôle et de gestion de ce type d'événements. Les délais d'interception d'un éventuel agresseur aérien étant très réduits, la France a depuis longtemps mis en place un dispositif décideur - contrôleur aérien - pilote des plus réactifs. La densification des flux aériens que ce soit au-dessus du territoire européen ou dans les zones d'opérations impose de développer une coopération renforcée visant à détecter, identifier et contrôler tout utilisateur de la 3<sup>ème</sup> dimension. Au sein de différentes coalitions et au-dessus de nombreux théâtres d'opérations et d'exercices, les armées de l'air européennes et occidentales ont déjà acquis une grande expérience en la matière, mais cette communauté doit désormais être confortée quotidiennement par la mise en œuvre coordonnée des postures permanentes de sécurité au-dessus du continent européen et de ses approches.

La protection du territoire européen et de ses approches est un défi majeur a relevé notamment pour les armées de l'air européennes. Cependant, il est la source d'une forte coopération et de la prise de conscience d'une cohésion indispensable face à la menace. Ainsi, il requiert une démarche commune visant à définir des concepts d'emploi partagés, à appliquer des procédures communes, voire à terme, à développer un partage capacitaire de cette fonction. Assurer la protection de son prochain ne peut que renforcer la cohésion européenne et développer l'esprit de citoyenneté européenne.

L'année 2001, fut la consécration du terrorisme et il semble que ce phénomène ne soit pas épisodique mais représente bien un continuum pour les 30 années à venir. L'arme aérienne a certes affirmé sa primauté au cours des derniers conflits et crises que l'on pourrait qualifier de majeurs ou de classiques au sens inter étatique du terme mais l'opposition d'une menace plus diffuse, parcellaire, sournoise pourra-t-elle être neutralisée par les outils définis il y a quelques années ou dizaines d'années (échelle d'un programme majeur comme le RAFALE) ? Ne devons-nous pas envisager, à l'instar de l'orientation britannique actuelle (« white paper », concept NEC), la constitution d'un outil européen plus réduit et à 2 composantes interarmées: La première composante, chargée d'une action brève dite « d'entrée en premier » et assurant un coup d'arrêt au développement d'une crise ou d'un trouble même très ponctuel. Elle serait très réduite mais fortement technologique, intégrée, hyper-mobile et au summum de l'interopérabilité et de la réactivité ayant notamment une forte aptitude à la déployabilité et à la gestion en temps réel. La seconde plus importante mais somme toutes plus ramassée en effectif et moyens que le format actuel de l'ensemble des armées européennes qui serait chargée de la gestion transitoire d'après crise vers l'état de paix.

##### 5. LES COMMUNAUTES DE SOUTIEN EN GESTATION, ELEMENT CLE DE L'ACCROISSEMENT DU ROLE DES FORCES AERIENNES DANS LA CONSTRUCTION DE L'EUROPE

Commentaire [c6] : A mettre dans démarches innovatrices ?

La mise en œuvre d'une communauté de soutien des forces aériennes apparaît aujourd'hui incontournable si l'on veut défendre avec efficience à la fois intérêts nationaux et intérêts communautaires. Développer complémentarité et interopérabilité sur le long terme et

diminuer coûts d'acquisition et de possession sont devenus de véritables enjeux stratégiques pour l'Europe de la défense. Les programmes aéronautiques militaires européens de ce début de siècle posent les bases d'une stratégie de soutien commun qui porte en elle le germe d'une construction identitaire fédératrice. Les orientations, qui sont en train d'être prises pour le soutien des futures flottes de NH90, de Tigre et d'A400M, constituent les prémices d'une logistique militaire européenne. Ils pourraient accroître considérablement la part des forces aériennes dans la construction de l'Europe par le développement « contagieux » de communautés de soutien.

#### 5.1. Le soutien logistique en opération : une coopération internationale indispensable mais qui a atteint ses limites

Le soutien logistique de nos forces aériennes ne peut plus s'envisager dans un cadre purement national. Lorsque le recours à la force est inéluctable pour la résolution de crises localisées, les Européens n'envisagent plus l'engagement militaire qu'au moyen de forces interarmées multinationales. Cohérence des soutiens et interopérabilité des forces deviennent les prolégomènes pour tenir son rang en opération coalisée. En outre, la diminution des budgets de défense européens ces quinze dernières années et l'évolution de la menace ont conduit les armées européennes à se rapprocher en vue de partager des moyens existants et d'en développer de nouveaux.

##### 5.1.1. Le développement de la coopération européenne pour le soutien des forces en opérations

La première guerre du Golfe a non seulement révélé un profond bouleversement dans l'emploi de l'arme aérienne mais encore a enclenché une dynamique de mise en cohérence des structures de commandement et des soutiens nationaux en opérations. Les opérations militaires qui suivront seront le théâtre d'un développement de la coopération européenne en matière de soutien, fruit d'une politique de défense volontariste. Mais ce développement pourrait avoir atteint ses limites.

L'opération « Tempête du désert » aura révélé ce que d'aucuns qualifièrent de « Révolution dans les affaires militaires ». Elle marque un véritable bouleversement dans « l'art de la guerre ». Les opérations militaires deviennent interarmées et multinationales, visent la maîtrise du temps réel, la proportionnalité et l'extrême précision. Les forces aériennes, hautement technologiques, vont désormais peser considérablement sur l'issue des conflits. Certes ce bouleversement concerne surtout l'emploi, mais il entraînera aussi de profonds changements des structures de commandement et du soutien logistique. L'Etat-Major des armées se restructure et crée le CPCO, organisation miroir des états-majors multinationaux. Il édicte aussi une doctrine interarmées d'emploi des forces en opération qui « constitue un mode d'emploi de l'outil de défense actuel dans les différents contextes probables d'engagement ». Le soutien se décompose en deux branches : administration – finances et logistique<sup>62</sup>. « Le soutien logistique y est décliné en fonction des cadres d'engagement : opérations menées dans le cadre de l'ONU, sous l'égide de l'OTAN ou de l'UE, opérations relevant de l'OSCE, conduites par une coalition ad hoc ou dans un cadre purement national ». Il est rappelé dans l'instruction 1000 que le soutien logistique est désormais conçu dans un cadre interarmées et multinational, en cohérence avec le concept d'opération. L'instruction 2000, quant à elle, précise que le soutien d'une opération de

<sup>62</sup> Le soutien logistique se divise en plusieurs domaines : soutien sanitaire, soutien de l'homme, soutien matériel, soutien pétrolier, l'acheminement et le soutien au stationnement.

l'OTAN ou de l'UE est une responsabilité collective partagée entre l'organisme et les Nations. Mais les pays restent, en dernier ressort, responsables du soutien de leurs contingents. « Le commandant de la force multinationale est l'autorité de coordination du soutien[...] Il exerce cette responsabilité au travers de son état-major principal<sup>63</sup> et, le plus souvent, d'un centre de coordination et de mise en œuvre de la logistique<sup>64</sup>[...] Par ailleurs, le concept de mutualisation du soutien logistique de la force s'inscrit comme une tendance forte en terme d'évolution des doctrines logistiques<sup>65</sup>. »

L'opération « Artémis », menée en République du Congo en 2003, a été l'occasion pour l'Union européenne de relever le défi de sa première opération autonome sous mandat ONU<sup>66</sup>. La France, Nation cadre de l'opération, a appliqué avec brio les fondements du soutien logistique en opération. L'Armée de l'air a su monter de toute pièce une BSVIA<sup>67</sup> à Entebbe (Ouganda) accueillant entre autres un groupement tactique opérationnel multinational<sup>68</sup>, un détachement de soutien de l'armée de terre et un hôpital belge.

Mais il semble difficile d'aller plus loin dans l'imbrication des soutiens logistiques multinationaux en opération. En effet il subsiste un domaine dans lequel le soutien croisé ne peut se faire en raison de la disparité et des spécificités d'équipements, de méthodes, et d'expertise nécessaires. Il s'agit du soutien des matériels.

#### 5.1.2. Le soutien logistique des forces aériennes en service et les limites de la coopération européenne

Alors que l'accent national est mis en temps de paix sur la préparation des opérations coalisées, les coopérations européennes dans le domaine du soutien logistique des forces aériennes, et en particulier le soutien des matériels, restent étrangement embryonnaires.

Suite à la nouvelle typologie des opérations militaires et la volonté d'émergence d'un noyau européen de défense au sein de l'alliance atlantique, les forces françaises développent en temps de paix des formations, des échanges et des structures leur permettant de tenir leur rang en opération coalisée. Les échanges bilatéraux d'officiers et les affectations en états-majors multinationaux sont accentués. Il en est de même pour les entraînements et exercices communs. En outre, un effort est consenti afin d'améliorer le niveau d'anglais des personnels navigants. En matière de soutien logistique technique air réalisé en coopération, l'accent est surtout placé sur la formation. Des pilotes de transport sont envoyés en Belgique pour effectuer du vol simulé C130, le CDAOA ouvre les portes de son centre de formation à la conduite des opérations aériennes aux armées de l'air étrangères, un projet d'école de chasse franco-belge sur Alpha-jet devrait voir le jour d'ici deux ans, un projet d'école de chasse européenne pourrait voir le jour à échéance plus lointaine, ... Mais des pans entiers du soutien logistique technique sont encore vierge de toute coopération. En effet, même si des échanges réguliers d'informations techniques et sporadiquement de pièces avion perdurent au sein de la « communauté » Transall franco – allemande<sup>69</sup>, la quasi totalité des domaines de la logistique

<sup>63</sup> CJ1 bureau personnel, CJ4 bureau logistique, CJ8 bureau finances.

<sup>64</sup> CCMO Log ou Multinational Joint Logistic Center : MJLC.

<sup>65</sup> Utilisation d'une nation pilote du soutien (Lead Nation), le recours à une nation spécialiste dans un rôle (Role Specialist Nation), le soutien mutuel, le soutien par des unités logistiques intégrées multinationales (MILU).

<sup>66</sup> Résolution 1484.

<sup>67</sup> Base de soutien à vocation interarmées

<sup>68</sup> France (3 C130, 1C160), Brésil (2 C130), Belgique (2 C130), Canada jusqu'au 7 juillet (2 C130), Royaume-Uni (2 C130).

<sup>69</sup> On pourrait aussi citer les échanges d'informations techniques avec les américains concernant les aéronefs Boeing (C135FR et Awacs), et Lockheed via la société OGEMA (C130) mais cela représente une faible part du périmètre couvert par la logistique technique.

technique air relève pour l'instant du pré-carré national. La maintenance, la documentation, les rechanges, la formation (au moins du personnel technique), les matériels d'environnement et outillages, les logiciels, les systèmes d'informations logistiques et les systèmes d'information des systèmes d'armes, et la gestion de configuration ne font pas pour l'instant l'objet de coopérations. Même si la typologie des opérations a changé, le soutien logistique technique a longtemps répondu à une logique purement nationale. Cela trouve en grande partie son fondement dans la volonté d'indépendance nationale, quant aux ressources, et dans la disparité des systèmes d'armes. Mais le contexte politique et économique va inciter les Nations européennes au rapprochement et effacer peu à peu ces frontières historiques.

### 5.1.3. Dépasser les limites par une coopération en amont pour une politique de défense commune efficace et économe

Les années 1990 sont marquées par le paradoxe d'une politique européenne de défense réaffirmée comme pilier de l'Union et des allocations de défense parents pauvres des budgets nationaux européens. Cela a pour conséquence de placer le soutien logistique au cœur des préoccupations des militaires soucieux de rationalisation et d'efficacité. Une prise de conscience collective s'opère. La concrétisation d'une communauté de soutien en service ne pourra se faire sans des analyses communes intégrées en amont des programmes.

Comme le rappelle l'instruction 2000, « la politique étrangère et de sécurité commune (PESC) établie par le traité de Maastricht est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 1993 [puis a été intégrée dans le traité sur l'Union européenne][...]. Le traité inclut l'ensemble des questions relatives à la sécurité de l'Europe y compris la définition progressive d'une Politique Européenne Commune de Sécurité et de Défense (PECS) [...] La PESC constitue le second pilier de l'Union aux côtés du pilier communautaire et du pilier justice et affaires intérieures. La spécificité de l'Union réside ainsi dans sa capacité à mobiliser une vaste gamme de moyens et d'instruments, tant civils que militaires, lui donnant une capacité globale de prévention et de gestion des crises. » Mais, paradoxalement, les pays européens ont du faire face à ce que d'aucuns qualifient les « dividendes de la paix ». Suite à l'effondrement du bloc soviétique et la disparition de la menace qu'il représentait, les gouvernements ont réduit drastiquement leurs budgets de défense. Confrontés à la résurgence de foyers de crises sur l'ensemble du globe, à des menaces plus diffuses et aux évolutions technologiques, les Nations répondent par la volonté d'acquiescer des systèmes d'armes plus performants et surtout plus « intelligents ». Les systèmes d'armes équipant les forces aériennes modernes sont devenus beaucoup plus coûteux. Le prix unitaire d'un avion de chasse peut actuellement se fixer à environ 40 millions d'euros alors que celui d'un avion de transport militaire s'élèvera à plus du double.

Compte-tenu des restrictions et des reports budgétaires, les flottes aériennes militaires européennes en utilisation ont vu leur moyenne d'âge augmenter et les coûts pour les entretenir s'enflammer. Les Nations européennes ont alors pris conscience qu'elles n'avaient d'autre choix que de se rapprocher sur des projets communs pour partager le développement de plates-formes communes et envisager diminuer les coûts de maintien en condition opérationnelle en les « partageant ». « L'utilisation en opération des systèmes d'armes constitue la finalité de la logistique. Le caractère interarmées et interalliés établi des opérations et la recherche de l'efficacité maximale au moindre coût conduisent à envisager de plus en plus souvent des solutions à caractère multinational. Or la préparation de la logistique s'effectue dès les premières phases du développement des systèmes et les décisions qui ne sont pas stratégiquement neutres, figent très tôt dans la vie des systèmes, des orientations qui

seront lourdes de conséquence pour l'avenir du soutien. »<sup>70</sup> Une communauté de soutien représenterait des perspectives alléchantes mais elle ne peut s'envisager sans des systèmes d'armes communs, sans des analyses communes intégrées en amont des programmes et sans une politique nationale forte en matière de logistique multinationale des systèmes d'armes.

## 5.2. Le soutien logistique dans les programmes aéronautiques militaires européens en développement : maîtrise des coûts et efficacité opérationnelle dans la durée

Alors que les premiers programmes aéronautiques militaires réalisés en coopération n'intégraient pas le soutien logistique, il n'en va plus de même pour les programmes majeurs de ce début de siècle. Accroître complémentarité et interopérabilité dans la durée et diminuer les coûts globaux de possession de systèmes d'armes toujours plus sophistiqués, et non plus uniquement les coûts d'acquisition, ont conduit à engager ce domaine dans le champ de la coopération. Ces défis vont être essentiellement relevés par les programmes aéronautiques militaires européens.

### 5.2.1. Les caractéristiques inhérentes des systèmes d'armes air rendent la coopération programme indispensable pour le système et son soutien

En raison de la durée de vie, de la technologie et de l'évolutivité des systèmes d'armes équipant les forces aériennes, les coopérations sont devenues indispensables. Elles couvrent non seulement le développement du système lui-même, en vue d'une acquisition multinationale, mais aussi son soutien logistique.

Le Transall est entré en service en 1967, le Super Etendard en 1978 et le Mirage 2000 en 1983. Quant au bombardier américain B52, volant aujourd'hui dans sa version H, il détient le record de longévité avec 50 années d'utilisation et une espérance de vie d'encore dix ans. La durée de vie moyenne d'un avion militaire est d'environ 30 ans. Si l'on ajoute le développement et la production, environ un demi siècle s'écoule de l'expression du besoin au retrait du service d'un aéronef militaire. Mais certains vecteurs sont prolongés au delà de la durée de vie prévue initialement, principalement en raison de contraintes budgétaires. « Au cours de l'exécution de la loi de programmation militaire 1997-2002, il a manqué aux armées l'équivalent d'une annuité de titre V. De ce fait, les matériels en service ont parfois dû être prolongés au-delà de leur durée de vie opérationnelle, ce qui s'est soldé par des surcoûts d'entretien excessifs.<sup>71</sup> » En outre, dans le cas du Transall, le glissement du programme A400M a incité l'Armée de l'air à commander une étude pour accroître sa durée de vie de 10000 vols à 22500 vols. « La vie de l'Alphajet a déjà été étendue de plus de 20% [...], l'hélicoptère Gazelle, initialement dimensionné pour 7500 heures de vol, a vu son potentiel porté à 15000 heures. Le Super Etendard doit, quant à lui, voir sa durée de vie passer de 5000 à 6500 heures de vol. Le Mirage 2000 fait également l'objet d'un programme identique<sup>72</sup>... ». L'envolée des coûts de MCO<sup>73</sup> est certes une conséquence du vieillissement des flottes et de la limitation des budgets d'équipements militaires durant la décennie 90. Mais, elle est aussi

<sup>70</sup> Note du CEMA au cabinet du ministre de la Défense sur le projet de « politique nationale en matière de logistique multinationale des systèmes d'armes », n°280/DEF/EMA/OLA/NP du 8 février 2002.<sup>2</sup>

<sup>71</sup> « L'entretien des matériels, un sursaut nécessaire », Gilbert Meyer, député du Haut-Rhin et maire de Colmar, rapporteur d'information de la commission de la Défense nationale et des forces armées de l'Assemblée nationale, revue L'Armement, octobre 2003 n°83, Le MCO des systèmes d'armes.

<sup>72</sup> « Le vieillissement des avions militaires sous haute surveillance », Christophe Simon, Chef de la section Endurance des structures et modélisation – CEAT Toulouse – DGA Direction des Centres d'expertise et d'essais, revue L'Armement, octobre 2003 n°83, Le MCO des systèmes d'armes.

<sup>73</sup> Maintien en condition opérationnelle

due au « renchérissement prévisible de la maintenance des matériels de nouvelle génération , dont les composants sont plus complexes à entretenir [...] La maintenance des hélicoptères Tigre coûtera quatre fois plus cher à l'armée de Terre que celle de leurs prédécesseurs Gazelle et l'armée de l'Air s'attend à une évolution similaire pour le Rafale. <sup>74</sup>»

En outre, les forces aériennes doivent sans cesse s'adapter afin de répondre à des menaces en perpétuelles évolutions. Par conséquent, les systèmes d'armes font l'objet de nombreuses évolutions au cours de leur vie opérationnelle.

Maîtriser les coûts de MCO est devenue une priorité des Etats-Majors non seulement pour les aéronefs existants mais aussi pour ceux en devenir. D'une coopération multinationale de développement d'un système d'arme, les Nations européennes passent à une coopération élargie de développement du système et de son soutien logistique. Cela a pour dessein de limiter les coûts MCO en phase d'utilisation opérationnelle.

### 5.2.2. Le rôle du soutien logistique intégré dans les programmes aéronautiques militaires

Le soutien logistique intégré dans les programmes aéronautiques militaires en coopération répond à une double vocation. Il doit être considéré, d'une part, comme un moyen indispensable pour pérenniser l'interopérabilité et la complémentarité européenne et atlantique. D'autre part, il doit être garant d'une maîtrise des coûts globaux de possession.

Les problèmes de disponibilité des flottes actuelles trouvent leurs sources non seulement dans « une certaine faiblesse des crédits affectés au soutien des matériels, mais aussi [dans les] conditions initiales de leur mise en service opérationnel puis [dans] leur maîtrise technique pendant toute leur phase d'utilisation. »<sup>75</sup> Afin de prendre en compte ces deux derniers points, le soutien logistique intégré (SLI) a été implémenté dans le cadre des programmes d'armement. Il vise à « optimiser le coût global des armements[...], acquérir le système de soutien le plus adapté, et garantir la pérennité de ce soutien durant la phase opérationnelle à un coût maîtrisé, en fonction des justes besoins de l'utilisateur. » Lorsque la coopération internationale est recherchée, le SLI vise aussi à pérenniser l'interopérabilité et la complémentarité entre les flottes et à diminuer encore davantage les coûts globaux de possession. Les partenaires européens, sur ce type de projet, chercheront alors à répartir les coûts de développement des moyens de soutien logistique et aussi les coûts de fonctionnement. La formation, et en particulier les moyens de simulation, représente un domaine privilégié de coopération multinationale européenne. En effet, le coût d'acquisition d'un simulateur de vol peut représenter la moitié du prix de l'aéronef parent. Et, à l'échelle d'une Nation, le coût de possession peut s'avérer rédhibitoire<sup>76</sup>. Une coopération de partenaires européens dans ce domaine peut conduire à partager les coûts de développement et les moyens, eux-mêmes, afin d'optimiser leur emploi (quasi H24) et ainsi mieux répartir le coût de possession. Mais, partager la gestion de configuration, les centres de formation, et les stocks de rechanges, développer des outillages, des sources documentaires et des systèmes d'information communs et pratiquer une maintenance croisée permet aussi de pérenniser l'interopérabilité entre partenaires selon des standards communs<sup>77</sup>. Sur les programmes

<sup>74</sup> « L'entretien des matériels, un sursaut nécessaire », Gilbert Meyer, député du Haut-Rhin et maire de Colmar, rapporteur d'information de la commission de la Défense nationale et des forces armées de l'Assemblée nationale, revue L'Armement, octobre 2003 n°83, Le MCO des systèmes d'armes.

<sup>75</sup> « Le soutien logistique intégré dans les programmes d'armement », colonel Xavier Baylion, Etat-major de l'armée de terre – bureau des systèmes d'armes, revue L'Armement, octobre 2003 n°83, Le MCO des systèmes d'armes.

<sup>76</sup> Sous-emploi du simulateur en raison de la petite taille de la flotte nationale.

<sup>77</sup> Stanag OTAN, JAR UE,...

aéronautiques européens récents, le SLI définit le système de soutien logistique et en particulier l'organisme de management du soutien commun du système d'arme.

La complémentarité est recherchée, non seulement pour l'utilisation du système mais aussi pour l'utilisation des éléments de son soutien. Tel pays peut héberger un centre de formation dédié au personnel navigant alors que tel autre celui des personnels techniques. Dans l'avenir, une équipe militaire nationale ou mixte pourrait même réaliser en opération la maintenance d'un système d'arme commun au profit d'une coalition. L'efficacité à moindre coût...

### 5.2.3. La prépondérance des programmes air dans la coopération de défense et les défis du soutien logistique

Que ce soit au sein de l'OTAN ou plus récemment sous l'égide de l'OCCAR, les programmes aéronautiques militaires représentent une part prépondérante des programmes de défense réalisés en coopération. Ils intègrent tous un important volet soutien qui concourt à ce que les forces aériennes européennes relèvent le défi de l'interopérabilité, de la complémentarité et de la maîtrise des coûts.

La part des programmes aéronautiques militaires dans l'ensemble des programmes réalisés en coopération est très importante. En ce qui concerne l'OCCAR, elle a, certes, sous sa coupe des programmes « terrestres » tels que les missiles Roland – Milan, le radar de contre batterie COBRA et le véhicule blindé BOXER, mais elle a aussi la responsabilité de la conduite de programmes « air » clés tels que l'hélicoptère TIGRE, la famille de missiles FSAF et l'avion de transport A400M. L'A400M est le premier programme réunissant 6 pays du continent européen<sup>78</sup>.

La conduite du programme de l'hélicoptère NH90 est, quant à elle, placée sous la coupe de la NAHEMA, organisme de gestion OTAN. L'OTAN mène aussi en Europe le programme ACCS qui consiste à moderniser et fédérer les centres de détection et de contrôle aériens militaires.

Enfin, l'Eurofighter a établi les fondements d'une coopération européenne dans le domaine de l'aviation de chasse. Le programme de missile de croisières Scalp – Storm shadow et plus tard celui du missile air-air Météor poursuivent cette construction.

Les programmes Tigre, NH90 et A400M intègrent d'importants volets soutien. La France n'était pas impliquée dans le programme Eurofighter mais elle se rattrape dans ces derniers dans lesquels elle occupe une place importante dans la définition des systèmes de soutien. Dans le cadre de l'A400M, pas moins de 8 groupes de travail<sup>79</sup>, relevant du SLI, ont été créés, ou sont en passe de l'être. Ils ont la charge de définir le système de soutien logistique de cet avion et de rédiger les spécifications techniques afférentes. La politique définie par les Nations sur ce programme est d'optimiser les fonctionnalités opérationnelles, la conception de l'avion, et les produits et services de soutien afin de garantir une interopérabilité et une « communalité » système au sein de la communauté d'utilisateurs A400M. Une stratégie de soutien commun a été mise au point dans le but général d'accroître l'efficacité opérationnelle et de réduire les coûts, par l'interopérabilité, l'économie d'échelle, la réduction des ressources humaines et matérielles requises et l'harmonisation de la configuration de l'avion et de son soutien<sup>80</sup>. Le défi est de taille dans la mesure où le MOU<sup>81</sup>

<sup>78</sup> Allemagne, France, Espagne, Angleterre, Turquie et Belgique (cette dernière ayant la charge de l'avion commandé par le Luxembourg)

<sup>79</sup> Integrated Logistic Support Working Group, Ground Support Systems WG, Reliability-Availability-Maintenability-Testability WG, Training WG, Initial Provisioning WG, Technical Information and Data WG, Aircraft Ground Equipment WG, Life Cycle Cost WG.

<sup>80</sup> Source OCCAR

sur le soutien en service initial de l'avion devra être signé par les Nations en 2006, afin, comme le souligne l'équipe programme, de tenir le calendrier de signature d'un contrat MCO pour les avions français qui seront les premiers livrés.

### 5.3. Vers une communauté de soutien logistique catalyseur de la construction européenne : le rôle du programme A400M

Le périmètre du soutien logistique est très vaste et même si les intentions politiques sont en faveur d'une « certaine » communauté, la réalité des faits contraint à la progressivité et la patience. Les travaux conduits sur des programmes aéronautiques en coopération à un stade avancé de développement ou en production et les projets de prestations de soutien logistique en coopération pour des flottes en service devraient permettre d'élargir le champ de coopération en matière de soutien des programmes en devenir. L'A400M est le premier programme de défense auquel coopèrent 7 nations européennes et qui envisage un soutien commun des plus ambitieux. Il pourrait poser les fondements d'une communauté de soutien qui développerait et propagerait un savoir, un savoir-être et un savoir-faire commun, ferment indispensable à la construction de l'Europe.

#### 5.3.1. Un projet très ambitieux

Envisager une communauté de soutien logistique des forces aériennes européennes reste très ambitieux en raison non seulement du périmètre couvert mais aussi des spécificités nationales.

Le champ couvert par le SLI dans le cadre des programmes NH90, Tigre et A400M est très vaste. En outre, la gamme de possibilités de mise en œuvre d'une logistique multinationale est, elle aussi très étendue.

Les domaines pouvant faire l'objet d'une approche SLI commune sont la maintenance, les outillages et matériels d'environnement, les systèmes d'information logistiques et de préparation de mission, la formation, les rechanges et l'approvisionnement, la documentation, la certification et la gestion de configuration, et le management du MCO. En transverse, une gamme étendue de possibilités se fait jour dans la mise en œuvre d'un processus de logistique multinationale, qui, dans un ordre croissant de communauté, recouvre :

- les options minimales : capacité des parties à échanger de l'information logistique et/ou une gestion commune de configuration du système ;
- la mutualisation partielle ou totale des stocks nationaux ;
- un stock de matériel communautaire en « copropriété » ;
- une maintenance communautaire pour un ou plusieurs sous-systèmes voire pour l'ensemble du système.<sup>82</sup>

Dans le cadre de l'A400M, si des options de soutien commun sont retenues, il pourrait revenir à l'OCCAR, instance fédératrice, d'exercer la maîtrise d'ouvrage déléguée sur le MCO. Des entités nationales ou internationales<sup>83</sup> pourraient exercer la maîtrise d'œuvre.

Comme nous venons de le voir, l'ambition est de taille en raison des domaines et des profondeurs de coopérations retenus. Mais, elle l'est aussi en raison des spécificités nationales qui peuvent entraver le processus.

---

<sup>81</sup> Memorandum of Understanding

<sup>82</sup> Source EMA/OL4

<sup>83</sup> NAMSAs,...

La langue constitue souvent un premier blocage dans une approche commune sur le soutien. D'aucuns souhaiteront une documentation et une formation en langue nationale alors que d'autres choisiront la langue anglaise. Les stocks de rechanges, quant à eux, ont jusqu'ici relevé d'un pré-carré essentiellement national afin de garantir une liberté de manœuvre militaire stratégique chère aux Nations pendant la Guerre Froide. Des spécialités, des formations et des matériels différents ont aussi, jusqu'à présent, représenté un frein aux ambitions de maintenance croisée, même si des échanges ponctuels binationaux de personnels ont pu être pratiqués.

### 5.3.2. La progressivité, clé de la réussite

La progressivité est la clé de la réussite d'une émergence puis d'une consolidation d'une communauté de soutien. Les protocoles de prestations de soutien de systèmes d'armes en service et les MoU globaux de soutien logistique d'aéronefs en développement ne sont pas sans relation. Même s'ils relèvent parfois d'armées différentes, ils sont complémentaires dans la mesure où les coopérations s'étoffent et les avancées obtenues pour l'un sont profitables à l'autre.

Les avancées sur le programme A400M en matière de soutien commun ne sont pas uniquement l'aboutissement de négociations entre des spécialistes des six Nations réunis en groupes de travail. Elles sont aussi le prolongement d'autres programmes aéronautiques militaires européens. Ces programmes, réalisés avec moins de partenaires et parfois avec certains des partenaires impliqués dans l'A400M, ont permis de créer des documents guides communs, des standards communs ou de les faire évoluer (ex : normes AECMA 1000D pour la documentation, AECMA 2000M pour l'approvisionnement,...). Ils ont aussi accéléré le rapprochement avec certains standards aéronautiques civils (ex : certification de transport JAR25, licence de pilotage JARFCL, JAR66 sur les spécialités et formations techniques,...). Il est ici question de progressivité.

Dans le cadre du programme franco-allemand Tigre, débuté il y a 15 ans, les principes d'achats des rechanges, de la source documentaire et de formation en commun<sup>84</sup> sont retenus. L'« OCCAR Division Tiger » (ODT) devrait conduire le soutien en service de cet hélicoptère. Certes, que ce soit pour le NH90 ou pour le Tigre, la documentation et les formations seront réalisées en langues nationales, mais, le noyau commun en cours de développement permet d'envisager d'aller plus loin sur l'A400M.

Les avancées réalisées par l'Allemagne, l'Angleterre et l'Espagne sur le soutien de l'Eurofighter profitent aussi en partie au programme A400M. Le processus de sélection des outillages et matériels d'environnement de ce programme est tiré du processus AGERD développé dans le cadre d'Eurofighter et les spécifications du système de soutien sol de cet avion et la dématérialisation de sa documentation de contrôle ont inspiré les exigences des Nations pour le système de soutien technique sol, « Maintenance Data System », de l'A400M. Enfin, les protocoles bilatéraux portant essentiellement sur la formation sur certains systèmes d'armes en service ne sont pas non plus étrangers à cette évolution.

### 5.3.3. Le déclencheur A400M

L'A400M est le premier programme qui envisage la création d'une communauté de soutien logistique des plus ambitieuses. Il pourrait alors agir comme un véritable catalyseur de

---

<sup>84</sup> Ecole franco-allemande pour le personnel navigant au Luc en Provence et école pour le personnel technique à Falsberg en Allemagne.

développement de l'esprit de défense européen et par la même accroître la part des forces aériennes à la construction de l'Europe.

Pour la première fois, 6 Nations<sup>85</sup> ont réalisé des spécifications techniques communes et finalisent ensemble des spécifications de soutien logistique des plus ambitieuses, non seulement sur le plan technique, mais aussi en matière de perspectives de communautés. En effet, les performances et les délais sont contractualisés sur un unique document et auprès d'un unique industriel, et des communautés partielles ou globales sont envisagées. Ces dernières concernent :

- les centres et moyens de formation, et de cours associés en langue anglaise
- les systèmes d'informations
- les documentations technique et de contrôle dématérialisées et en langue anglaise
- les stocks
- les matériels d'environnement et les outillages
- la gestion MCO et la gestion de configuration
- l'évaluation de coûts, et celles de fiabilité et de maintenabilité
- la maintenance croisée ;

Cette ambition communautaire devra aussi s'inscrire dans le cadre du développement de l' « European Airlift Center », ex-EACC, à partir de l'été 2004, et d'un futur « European Airlift Command ». Le bureau logistique A4 de ce centre pourrait à terme jouer un rôle central au sein de cette communauté. L'arrivée de l'A400M pourrait être le facteur déclenchant pour transformer le Centre en Commandement.

Si le cap de la langue est dépassé, les pré-carrés nationaux en matière de maintenance et ravitaillement assouplis, et la configuration de l'avion et de ses systèmes de soutien encadrée en commun, la construction de l'Europe de la défense franchira un nouveau cap. De manière plus globale, les forces aériennes contribueront alors à accroître leur part dans la construction de l'Europe. En effet, cette communauté militaire de soutien, qui reposera sur un partage de savoir et de savoir-faire, sera avant tout une communauté humaine européenne qui propagera dans la société civile et militaire un savoir-être commun. Cette base pourrait relayer et renforcer le message politique de construction européenne.

Les échéances sont contractualisées et le MOU à signer en 2006. Le soutien devra être prêt pour l'arrivée du premier avion français fin octobre 2009. Cela devrait contraindre les 6 Nations partenaires à faire évoluer rapidement leurs politiques en matière de logistique multinationale.

Le rendez-vous est pris, mais n'attendons pas, et agissons... ou plutôt construisons !

## 6. ETUDES ET ACQUISITIONS

### 6.1.1. La nécessaire construction européenne en matière d'études et d'acquisitions

Les initiatives de coopération entre les européens dans le cadre des acquisitions de systèmes d'armes ne sont pas nouvelles. On peut citer par exemple le système ROLAND et l'avion JAGUAR, exemples de coopérations réussies. Néanmoins, on assiste aujourd'hui à une prise de conscience réaffirmée de la nécessité d'acquérir de plus en plus systématiquement les systèmes équipant nos forces armées dans le cadre de coopérations.

---

<sup>85</sup> La Belgique agissant aussi pour le compte du Luxembourg.

Cette évolution des mentalités, qui concerne la plupart des quinze, est essentiellement liée à deux facteurs : l'évolution défavorable des budgets de défense comparativement à celle du prix des matériels d'une part ; les expériences mitigées de certains programmes nationaux (ou à coopération limitée) et des coopérations transatlantiques d'autre part.

L'évolution des budgets de défense pourrait à première vue sembler favorable : après une période généralisée de diminution dans presque tous les pays d'Europe, on observe aujourd'hui l'augmentation en valeur absolue de quelques budgets d'équipement, en France en particulier. Néanmoins, sur le long terme, cette faible progression ne pourra en aucun cas compenser l'envolée du prix unitaire des matériels à chaque nouvelle génération. Sauf à envisager une peu crédible augmentation significative des budgets de défense (la proposition de sortie des budgets de défense du Pacte de stabilité, pour que les « puissances » ne payent pas pour les « commerçants » semble peu crédible), les pays européens sont amenés dès aujourd'hui à sortir des logiques nationales d'équipement.

Outre l'évolution du prix unitaire des matériels, la dégradation, à chaque nouvelle génération, du rapport coût efficacité est indéniable. Le gain en « efficacité » s'avère très souvent trop limité pour permettre de diminuer les quantités achetées dans des proportions suffisantes. Un RAFALE, malgré les progrès techniques et opérationnels qu'il procure, ne peut emporter que 50% de plus de bombes de 250 kg qu'un MIRAGE 2000 ou un JAGUAR, pour un prix plusieurs fois supérieur. Cette constatation est encore plus flagrante si l'on intègre les coûts de recherche – études – développements préalables sur des programmes dont la durée de réalisation va croissante. En effet, à chaque nouveau programme, le poste développement est celui qui subit probablement l'inflation la plus significative.

Le second facteur favorable à l'accélération de la coopération européenne en matière d'acquisitions est plus conjoncturel. En effet, on note à la fois une insatisfaction des pays européens concernant le déroulement de leurs programmes nationaux, ainsi qu'une désillusion de plus en plus généralisée quant aux possibilités d'une coopération transatlantique équilibrée. Le RAFALE et l'EUROFIGHTER sont handicapés par leur prix, les faibles perspectives d'exportation, et le second est insuffisamment polyvalent. Quant au développement du F-35, il suit le même chemin : quantités réduites (les commandes américaines ont été ramenées de 3000 à 2000 unités, les perspectives d'export pâtissent des succès du F-16 et des nombreux rétrofits d'avions de la précédente génération en Europe centrale et orientale), prix revu à la hausse (prévu dans la fourchette 35 - 50 M€, il est estimé aujourd'hui aux alentours de 90 M€). De plus, alors que certains versions subissent d'importants aléas techniques (version à décollage vertical en particulier), les industriels européens, notamment norvégiens et hollandais, apparaissent relégués au simple rôle de sous-traitants de l'industrie américaine.

Ainsi, la seule alternative laissée aux décideurs européens pour continuer à maintenir les forces armées à un niveau qualitatif et quantitatif suffisant semble être de coordonner leurs acquisitions, dans le but de pouvoir partager les coûts de développement et de bénéficier d'effets d'échelle en production. L'armée de l'air disposera dans les années à venir de ressources financières au mieux stabilisées. Compte tenu des nombreux programmes majeurs en cours (A400M, RAFALE, SCCOA et bientôt MRTT), sa marge de manœuvre sera limitée. Il s'agira donc, pour tous les dossiers encore ouverts, de rechercher les opportunités de coopération avec nos partenaires européens chaque fois que cela sera possible.

#### 6.1.2. L'armée de l'air, acteur clé

Dans ce contexte de renforcement de la construction européenne, l'armée de l'air est dans une situation particulièrement favorable pour lui permettre de jouer un rôle actif.

En effet, les programmes d'armement aéronautiques monopolisent en Europe une part importante du budget d'équipement des armées. Ce fait est lié à la priorité souvent donnée à l'arme aérienne compte tenu des qualités reconnues à l'« Air Power », qui peut intervenir à la fois au niveau tactique, opératif, et surtout stratégique (notamment à travers les capacités de transport et de frappe dans la profondeur). De plus, arme technique par excellence, les programmes d'armement de l'armée de l'air doivent recourir massivement aux technologies de pointe, ce qui les rend très coûteux.

De plus, conjoncturellement, la part des programmes aéronautiques conduits dans un cadre européen est bien plus importante que dans le domaine des armements terrestres ou des systèmes d'armes navals. C'est en particulier le cas dans le domaine des avions de transport (A400M, MRTT) et des missiles (METEOR, SCALP/STORM SHADOW), même si le poids et la durée des programmes nationaux en cours reste important et que leur durée d'achèvement limitera durablement pour au moins 20 ans les possibilités de lancement de nouvelles coopérations : dans le domaine des missiles air-air (MICA, IRIS-T), air-sol (AASM, TAURUS, BRIMSTONE) et bien sûr des avions d'armes (RAFALE, EUROFIGHTER et GRIPEN).

Plus généralement, l'armée de l'air est au cœur des préoccupations européennes en matière de défense.

D'une part, elle est fortement impliquée dans l'acquisition de capacités de planification et de conduite d'action autonome, axe majeur actuel d'effort. Il s'agit bien sûr de mettre sur pied des états-majors de niveaux stratégique et opératif, ce qui est en cours, mais aussi de leur assurer l'accès sans restriction au renseignement de niveau correspondant et les moyens de fonctionner et de commander efficacement. Cela passe par le développement des moyens d'acquisition du renseignement, notamment satellitaire et à base de drones, des capacités de communication et des systèmes d'aide au commandement.

D'autre part, elle est le principal acteur, à travers le transport stratégique, pour l'acquisition d'une réelle « projetabilité » des forces européennes, sans laquelle celles-ci seraient bien incapables de s'engager puis de conduire dans la durée des opérations de stabilisation de notre zone d'intérêt qui, par définition, se passent à distance de nos territoires nationaux. Ceci passe par l'acquisition de vecteurs de transport stratégique comme l'A400M, mais aussi par un développement des moyens d'aide au déploiement.

L'armée de l'air pourrait ainsi revendiquer le statut d'armée française pilote en matière de coopération européenne en matière d'armement.

### 6.1.3. La typologie des modes de construction européenne

Ayant vu la nécessité d'une plus grande coopération en matière d'armement et le rôle privilégié pouvant et devant être joué par l'armée de l'air, la question des modalités pratiques de coopération envisageables est posée.

Plusieurs options, ou niveaux de coopération, sont en effet possible, voire déjà mis en œuvre dans le cadre de tel ou tel programme : de l'achat coordonné (SCALP/STORM SHADOW) à la conduite de programmes communs (FSAF, A400M) ; de la coopération précoce dans le cadre des études amont et des études technico-opérationnelles, à la coopération tardive à l'occasion de la finalisation du besoin militaire, voire du lancement du développement.

On pourra noter qu'un travail en commun le plus en amont possible, à travers la convergence des besoins et le développement des capacités technologiques industrielles adéquates, sera

bien souvent facteur de succès pour un programme, en le sanctuarisant (les programmes en coopération sont plus difficilement attaquables que les programmes nationaux, mise à part la dissuasion nucléaire) et en partageant les efforts, notamment financiers à consentir.

A ce titre, le rôle majeur des études amont est évident, comme passerelle entre l'offre industrielle et la satisfaction des besoins opérationnels. Il existe en effet un lien étroit entre, d'un côté, le développement des capacités militaires et, de l'autre, la Base Industrielle et Technologique de Défense (BITD). Tout d'abord, les capacités technologiques de l'industrie définissent les options qui permettront de satisfaire les futurs besoins militaires et représentent donc des facteurs clés lors des décisions d'équipement militaire. Ensuite, ces décisions d'équipement déterminent quels moyens de production seront développés par les entreprises et structurent ainsi la BITD. Etant donné la longueur des cycles d'acquisition et de vie des systèmes de défense, il est essentiel de planifier à long terme l'utilisation des moyens de production et de recherche afin d'éviter la perte de capacités technologiques.

A court et moyen terme, c'est donc essentiellement à travers des programmes communs réalisés par des industriels transnationaux et conduits par des institutions communes (ou se coordonnant) que la construction européenne progressera. La spécialisation des forces armées des pays européens évoquée par certains ne semble pas envisageable avant longtemps, l'armée restant l'instrument de la souveraineté d'une entité politique, qui, pour l'Europe, n'en est encore qu'à ses balbutiements. L'enjeu pour l'armée de l'air sera ainsi de mettre l'accent, en liaison avec la DGA, sur le développement de la BITD à travers la recherche et les démonstrateurs, dans la mesure du possible dans un cadre systématiquement européen.

#### 6.1.4. La construction industrielle

Nous sommes les héritiers d'une conception politique de l'industrie de défense qui date des années 60 mais qui n'a jamais été autant d'actualité. La nécessité d'une industrie de défense autonome et de haut niveau comme condition nécessaire à toute ambition politique s'applique à la France, mais aussi maintenant à l'Europe. Cette conception n'est cependant pas partagée par la majorité des autres pays européens. Pour les allemands, l'industrie de défense est avant tout une question économique. Pour les Pays-Bas ou la Pologne, ce n'est ni une nécessité économique, ni une volonté politique. Il s'agira donc dans nos contacts avec nos homologues européens de faire comprendre le rôle politique de cette industrie d'armement et d'accompagner sa restructuration.

La performance et la compétitivité de notre tissu industriel est le résultat de 50 années d'efforts et d'un investissement important en matière de personnel. Cet acquis, nous devons le maintenir et le développer, sauf à voir des pans entiers de notre industrie contrôlés par des tiers, qui seront souvent américains. La base industrielle et technologique européenne de défense est encore performante, mais est-elle à la mesure des enjeux ? Cette base industrielle et technologique, qui comprend un grand savoir-faire, des centres d'excellence en matière de recherche-développement, un personnel hautement qualifié, fait partie intégrante du tissu industriel européen et en constitue parfois le fer de lance. Cette base doit être consolidée et préservée, car elle est le garant d'une authentique identité européenne de sécurité et de défense et du maintien en Europe d'entreprises opérant à la pointe des technologies pour assurer la compétitivité de l'industrie européenne dans son ensemble.

Or, les industriels de l'armement européens ont réduit leur périmètre opérationnel depuis dix ans et engagé des restructurations trans-européennes pour s'ajuster à de faibles niveaux de budget, dont une partie d'ailleurs est utilisée pour acquérir des matériels américains. Dans le même temps, leurs concurrents américains ont bénéficié d'un budget militaire en forte hausse. Pour protéger notre industrie de la concurrence inégale américaine, il est peu probable que l'Union Européenne se dote d'un « buy european act », ni à court terme d'une législation

protectionniste destinée à limiter les possibilités de participation extra-européenne dans les entreprises stratégiques (pour éviter des épisodes malencontreux tels que les prises de participation du fonds CARLYLE dans la société britannique QINETIQ ou allemande HDW). Il s'agira donc de privilégier autant que faire se peut la participation des sociétés européennes aux programmes français, posant le problème du coût éventuel supérieur pour le gouverneur de crédits.

De plus, si la fragmentation de l'industrie de défense facilite la création de « chevaux de Troie » et de prise de contrôle de ces entreprises par des intérêts américains, il convient d'accompagner la consolidation du secteur industriel.

Pour ce faire, les entreprises se doivent donc d'être concurrentielles, c'est-à-dire performantes et compétitives, sur les marchés internationaux. Pour cela, elles doivent avoir une taille suffisante pour faire face à la concurrence des entreprises étrangères, notamment américaines. Un certain nombre de rapprochements ont déjà été réalisés dans le domaine aérospatial et dans l'électronique. Cette tendance lourde à la concentration des entreprises du secteur, sous la pression notamment des industriels américains qui s'intéressent de plus en plus aux entreprises européennes de haute technologique, a déjà eu lieu dans nombre de domaines.

La consolidation est quasi achevée dans le domaine des avions d'armes et des missiles. Les groupes européens BAE SYSTEMS et EADS sont les deux poids lourds du secteur des avions de combat. Ils possèdent des participations dans les entreprises nationales (EADS possède 49% de DASSAULT AVIATION et BAE SYSTEMS 33% de SAAB). Seule la société FINMECCANICA semble aujourd'hui subsister face à ces deux géants. Dans le domaine des missiles, le regroupement des activités françaises, anglaises et italiennes au sein de MBDA fait de cette société le numéro deux mondial du secteur derrière RAYTHEON. On retrouve dans son actionnariat EADS, BAE SYSTEMS et AMS-FINMECCANICA. Seuls des acteurs mineurs subsistent encore, soutenus par certains programmes nationaux (LFK et BGT via les programmes TAURUS et IRIS-T par exemple) ou déjà intégrés au niveau capitalistique (ROXEL possédé à 50% par EADS ; LFK pour 80 % MBDA). Dans ce domaine, la consolidation, inéluctable, pourrait s'achever à terminaison des programmes nationaux actuels, et via des opérations de recomposition de la structure de l'actionnariat de ces sociétés. Il reste à ce stade trois secteurs de l'aéronautique encore très atomisés : les satellites (ASTRIUM, ALCATEL SPACE et ALENIA SPAZIO), les moteurs (SNECMA, FIAT AVIO, MTU, ROLLS ROYCE, VOLVO AERO, FINMECCANICA) et les équipementiers électronique, même si dans ce dernier cas THALES est le leader européen incontesté. Après la consolidation de 1998-1999, une seconde phase de consolidation devrait ainsi avoir lieu dans ces domaines, à travers des opérations particulières (privatisation de la SNECMA, fusion FIAT AVIO/MTU) et des programmes structurants (GALILEO par exemple).

Bien que l'armée de l'air ne soit pas responsable de la politique industrielle, la compréhension des enjeux est nécessaire pour ne pas aller à contresens de l'histoire, intégrer les options de politique industrielle prises par le ministère, voire contribuer à cette restructuration du paysage industriel européen de défense à travers la priorité donnée et la participation à des programmes européens phare, de taille suffisante et structurants pour l'industrie européenne de défense.

L'acceptation de perte partielle de maîtrise de certaines sources d'approvisionnement jusqu'alors nationales sera une conséquence inéluctable. A l'instar du schéma industriel d'AIRBUS, il est fort probable que l'on assiste à une spécialisation des équipementiers aéronautiques au niveau européen. La rationalisation de l'industrie européenne en centres de compétences répartis et non redondants est aujourd'hui battue en brèche par le cloisonnement des marchés de défense, le confort et la sécurité associés à un producteur national étant souvent prépondérants. Acheter un matériel sur étagère en Europe qui réponde à l'essentiel des besoins sans qu'une customisation soit nécessaire peut soutenir le

processus de transformation du paysage industriel. La notion de préférence nationale qui pouvait s'inscrire dans le cadre du recours à l'article 296 du Traité de Rome (qui permet aux Etats-Membres de déroger aux règles du marché unique si leurs intérêts sont en jeu) est en effet aujourd'hui dépassée par la dynamique européenne.

#### 6.1.5. La construction institutionnelle

La première étape majeure de construction européenne en matière d'armement a été le lancement en 1996 de l'OCCAR (Organisation Conjointe en Matière d'Armement, regroupant la France, l'Italie, l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Espagne et la Suède).

Les limites de cette organisation sont aujourd'hui connues : l'absence de sanctuarisation des budgets et des besoins fragilise les programmes (la diminution du nombre d'A400-M français de 73 à 50 a été décidée unilatéralement) ; le retour industriel n'est pas global comme initialement prévu mais réalisé programme par programme. De plus, l'OCCAR n'a pas pu mettre en place une véritable politique de fournisseurs.

Ce demi-échec constaté, et dans le souci d'aller plus loin dans la construction européenne non plus seulement en matière d'armement, mais plus largement en matière de défense, a conduit les grands pays européens (à l'initiative des présidents français et britannique) à concevoir en 1998 l'agence européenne qui verra le jour avant la fin de cette année.

Contrairement à l'OCCAR qui ne concernait directement que les agences nationales d'armement (la DGA en France), l'« Agence européenne de développement des capacités de recherche, de défense, d'acquisition et d'armement » représente une opportunité pour l'armée de l'air de participer directement à la construction européenne en matière d'acquisitions et d'armement. Ses missions sont suffisamment élargies pour que la participation des armées y soit prépondérante par rapport à celle des agences d'acquisition. En effet, elle aura compétence sur l'ensemble du cycle d'un programme d'équipement militaire : depuis la définition et l'harmonisation du besoin jusqu'à l'élaboration d'une politique industrielle, en passant par la Recherche & Technologie et la gestion des programmes d'armement européens. Les actions aujourd'hui dispersées (LoI<sup>86</sup>, OCCAR, ECAP<sup>87</sup>...) pourront ainsi trouver par le biais de cette agence une coordination politique, à laquelle l'armée de l'air pourra prendre une part active.

#### 6.1.6. L'enjeu de la « R et T »

Le développement des coopérations européennes en matière de recherche et technologie de défense devient une nécessité. Sur le plan industriel, l'industrie européenne de la défense a fait des progrès considérables depuis cinq ans, ce qui facilite le lancement d'études dans un cadre bi ou multilatéral, l'obstacle de l'atomisation des industries étant maintenant levé (« difficile de travailler sur des recherches stratégiques si on doit les partager avec de multiples partenaires » Armand Dupuy, directeur de l'environnement et de la RetD à la SAGEM).

Cependant, cette industrie reste fragilisée par la faiblesse de ses budgets de recherche et la concurrence des entreprises américaines. Elle doit pouvoir conserver ses pôles d'excellence. En effet, si les européens disposent d'une capacité industrielle et technologique forte même si elle ne couvre pas le même spectre que les capacités américaines, qu'en sera-t-il dans 10 ans ? L'Union européenne dépense environ 10 milliards d'euros par an à la préparation de l'avenir, soit 7 % des dépenses militaires de l'Union. Aux Etats-Unis, ce pourcentage est de 15 % (53

<sup>86</sup> Lette of Intent

<sup>87</sup> European Capability Action Plan

milliards d'euros). Il y a là un vrai fossé : si nous voulons dans dix ou quinze ans avoir une défense interopérable et au niveau de celle des américains, il nous faut donner un coup d'accélérateur en matière de préparation du futur.

Même si le fossé technologique n'est pas encore si important (l'Europe est le plus notoirement en retard sur les créneaux sur lesquels elle n'a pas fortement investi, comme les avions furtifs et les satellites à résolution centimétrique), le risque de drainage américain de l'effort de recherche européen est réel (avec les 4 G\$ de financement européen pour le F35, on arrive presque au coût du développement du RAFALE !). Le lancement de multiples coopérations européennes dans le domaine permettrait certainement de conserver ce financement à l'intérieur des frontières de l'union.

Le nombre important de grands programmes en cours réduira la marge de manœuvre de l'armée de l'air pour de longues années. Les recherches - études amont et les démonstrateurs, parce qu'ils mobilisent des ressources budgétaires plus limitées que les programmes, sont particulièrement adaptés pour lancer de nouveaux travaux multinationaux. En outre, ils permettront de conserver la compétence industrielle dans les périodes de césure entre deux programmes. Enfin, par l'expérimentation de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts d'emploi européens, ils permettront certainement la convergence des besoins opérationnels eux-mêmes.

Il s'agit donc pour l'armée de l'air de tirer pleinement parti de l'effort particulier de recherche qui a été inscrit dans la loi de programmation militaire française. La recherche de défense représentera en effet 1,2 milliards d'euros en 2004. Des signes forts d'engagement peuvent être montrés<sup>88</sup>, comme le démonstrateur UCAV, programme ambitieux que certains pays rejoignent actuellement.

## CONCLUSION

L'armée de l'air française a su, tout en s'appuyant sur ses qualités intrinsèques et ses spécificités, contribuer jusqu'alors de manière significative au rapprochement des armées de l'air et des industries aéronautiques européennes et par-là même à la construction d'une Europe plus forte et plus indépendante. La constitution des pôles d'excellence et des communautés chez les militaires et les industriels pour le soutien logistique et l'emploi vont être des catalyseurs de la construction de l'Europe dans son ensemble pour la diffusion d'un savoir, savoir-être et savoir-faire communs, prolégomènes à la construction d'une identité européenne.

Cependant, afin de mettre pleinement à disposition l'outil de puissance que l'Armée de l'air porte en son sein, elle doit veiller à maintenir et accroître ses engagements dans la construction de l'Europe de la défense, ceci en cherchant à combler les capacités encore lacunaires, en renforçant la coopération humaine, conceptuelle, technique et opérationnelle avec ses homologues mais aussi avec les autres armées. La coopération dans le domaine aéronautique, une des clés du succès avec l'interopérabilité de l'arme aérienne doit devenir une évidence et non plus une contrainte. C'est à ce titre que l'arme aérienne donnera sa plénitude dans la construction de la défense européenne. La mise en œuvre de structures

<sup>88</sup> Gardons-nous cependant d'une obsession technologico-militaire qui pourrait, dans le contexte actuel, être de mise et caractérise certains de nos alliés, poussés par la « transformation » pronée par les américains. Il faut trouver un équilibre entre technologie et politique, éviter la surenchère technologique, notamment dans certains secteurs (nouvelles technologies de l'information et de la communication, défense anti-missile balistique, etc.).

communes à tous les échelons, de la formation jusqu'au commandement en passant par la constitution de forces multinationales, constitue un défi majeur qu'elle doit désormais relever pour « Faire Face » à ses désormais lourdes responsabilités. Après la mise à disposition de capacités nationales pour remplir les objectifs définis par le Conseil des ministres de l'UE, il convient que les états membres recherche un consensus en matière de partage de technologies et de capacités sensibles puis étudient et constituent à terme entre eux des forces multinationales qui seront mises à la disposition d'une politique de sécurité et de défense commune. Cet état final recherché restera cependant soumis à la détermination politique des nations européennes.

Pour l'armée de l'air, cette démarche et cette quête pourraient se traduire selon les termes du général Vinchon<sup>89</sup> : « Cette coopération ne vise qu'un seul et même objectif : disposer d'une véritable puissance aérienne au service d'une Europe puissante ». L'arme aérienne a les moyens d'adopter une stratégie globale d'évolution qui s'inscrit dans une démarche collective européenne tout en renforçant l'Alliance.

---

<sup>89</sup> Défense N° 105 – Mai-juin 2003 – Construction de l'Europe de la défense : la Contribution de l'armée de l'air.

1.	LA DEFENSE EUROPEENNE : UN BESOIN AU CŒUR DES DIVERGENCES .....	4
1.1.	LA DEFENSE PEUT SERVIR LES OBJECTIFS POLITIQUES DE L'EUROPE.....	4
1.1.1.	L'économie.....	4
1.1.2.	Approvisionnement en matières premières .....	4
1.1.3.	La recherche et le développement.....	4
1.1.4.	La culture.....	5
1.1.5.	L'Europe élargie.....	5
1.1.6.	Les frontières de l'Europe.....	5
1.1.7.	Le domaine aéronautique et spatial.....	5
1.2.	UNE CONSTRUCTION EN PLEIN ESSOR.....	6
1.2.1.	Les raisons d'un long processus .....	6
1.2.2.	Les facteurs du changement.....	7
1.2.3.	L'Europe de la défense en marche.....	8
2.	DETERMINANTS DE LA FORCE AERIENNE DANS LA CONSTRUCTION EUROPEENNE.....	9
2.1.	SYNERGIE DU MILIEU AERIEN .....	9
2.1.1.	La réglementation aérienne :.....	9
2.2.	UN MILIEU UNIFICATEUR.....	9
2.2.1.	Unicité de langage.....	10
2.2.2.	Unicité de culture .....	10
2.3.	UNE COOPERATION AVANCEE : ETAT DE L'ART .....	10
2.3.1.	La coopération opérationnelle .....	11
2.3.2.	Développement de capacités militaires, équipements.....	11
2.4.	CONCEPT, PROCEDURES ET STRUCTURES DE COORDINATION .....	14
2.4.1.	EURAC.....	14
2.4.2.	GAE.....	15
2.4.3.	EACC : Cellule de coordination du transport aérien européen. ....	17
2.4.4.	ECAP.....	18
2.4.5.	Autres forums.....	18
2.5.	LE FACTEUR HUMAIN .....	20
3.	NECESSAIRE AMBITION DANS L'EMPLOI DES FORCES .....	23
3.1.	Des objectifs à fixer .....	23
3.2.	Les opérations.....	25
4.	PERSPECTIVES.....	26
4.1.1.	Commandement, contrôle, renseignement .....	26
4.1.2.	L'espace.....	27
4.1.3.	Déploiement vers le théâtre d'opérations, capacité de transport aérien et de ravitaillement en vol. ....	29
4.1.4.	Conduite, soutien de l'action militaire sur le théâtre et capacité de survie des forces déployées .....	31
4.1.4.1.	.....Recherche et sauvetage au combat	31
4.1.4.2.	..... Soutien de l'action militaire	31
4.1.5.	Disponibilité et état de préparation des forces.....	32
4.1.6.	Aspect structurel .....	33
5.	LES COMMUNAUTES DE SOUTIEN EN GESTATION, ELEMENT CLE DE L'ACCROISSEMENT DU ROLE DES FORCES AERIENNES DANS LA CONSTRUCTION DE L'EUROPE.....	34

5.1. Le soutien logistique en opération : une coopération internationale indispensable mais qui a atteint ses limites.....	35
5.1.1. Le développement de la coopération européenne pour le soutien des forces en opérations .....	35
5.1.2. Le soutien logistique des forces aériennes en service et les limites de la coopération européenne .....	36
5.1.3. Dépasser les limites par une coopération en amont pour une politique de défense commune efficace et économe .....	37
5.2. Le soutien logistique dans les programmes aéronautiques militaires européens en développement : maîtrise des coûts et efficacité opérationnelle dans la durée.....	38
5.2.1. Les caractéristiques inhérentes des systèmes d'armes air rendent la coopération programme indispensable pour le système et son soutien .....	38
5.2.2. Le rôle du soutien logistique intégré dans les programmes aéronautiques militaires.....	39
5.2.3. La prépondérance des programmes air dans la coopération de défense et les défis du soutien logistique .....	40
5.3. Vers une communauté de soutien logistique catalyseur de la construction européenne : le rôle du programme A400M.....	41
5.3.1. Un projet très ambitieux .....	41
5.3.2. La progressivité, clé de la réussite .....	42
5.3.3. Le déclencheur A400M .....	42
6. ETUDES ET ACQUISITIONS.....	43
6.1.1. La nécessaire construction européenne en matière d'études et d'acquisitions.....	43
6.1.2. L'armée de l'air, acteur clé.....	44
6.1.3. La typologie des modes de construction européenne.....	45
6.1.4. La construction industrielle .....	46
6.1.5. La construction institutionnelle.....	48
6.1.6. L'enjeu de la « R et T ».....	48

---

<sup>i</sup> EURAC : réunit les CEMAA allemand, autrichien, britannique, danois, espagnol, finlandais, français, grec, hongrois, irlandais, italien, néerlandais, norvégien, polonais, suédois, suisse, tchèque, turc ainsi que le représentant de la composante air belge.

<sup>ii</sup> Membre du GAE : Allemagne, Belgique, Espagne, France, Grande-Bretagne, Italie et Pays-bas. La Turquie s'est portée candidate pour intégrer le GAE.

<sup>iii</sup> 15 groupes de projets :

- Ravitaillement en vol ;
- Recherche et sauvetage au combat ;
- Drones stratégiques (UAVs) ;
- Transport stratégique aérien ;
- Hélicoptères de transport ;
- Espace ;
- Défense antimissiles de théâtre ;
- Interopérabilité ;
- Collecte de renseignement stratégique (ISTAR) ;
- Protection nucléaire, bactériologique et chimique (NBC) ;
- Quartiers généraux ;
- Forces d'opérations spéciales ;
- Hélicoptères d'attaque ;
- Transport stratégique maritime ;
- Protection médicale collective.

La constitution d'un groupe « neutralisation des défenses antiaériennes ennemies » est déjà à l'étude.