

# Opérer et se préparer en multinational

Marc HENRY

Colonel, chef du bureau de coopération bilatérale de l'État-major de l'Armée de l'air.

**E**n dehors du territoire national, l'Armée de l'air française est désormais systématiquement engagée en multinational, que ce soit au côté de ses homologues étrangères dans une coalition comme en Libye en 2011 ou plus récemment au Levant, ou par nécessité opérationnelle comme au Sahel où les moyens alliés de transport stratégique et de ravitaillement en vol sont indispensables à nos opérations.

Par ailleurs, la qualité de nos aviateurs et de nos matériels aériens, et leurs succès dans les opérations récentes ont attiré l'attention de nombreux partenaires étrangers. Notre Armée de l'air fait preuve d'une grande efficacité malgré une taille moyenne et des ressources contraintes. Elle fait figure de modèle atteignable et suscite ainsi un intérêt grandissant : les demandes de coopération qu'elle reçoit se multiplient, à l'instar des ventes de *Rafale* à l'export.

Pour ces deux raisons, la coopération internationale est incontournable. L'État-major de l'Armée de l'air (EMAA) a fait le choix d'en tirer tous les bénéfices en menant des actions multinationales de son ressort, dans le cadre des relations internationales fixé par le ministère des Armées. Pour l'EMAA, il s'agit en priorité de développer des partenariats équilibrés permettant de renforcer les capacités aériennes françaises, comme avec les Britanniques ou les Allemands. Il s'agit également de fournir à nos forces aériennes un cadre d'entraînement exigeant et favorisant l'interopérabilité entre alliés proches : c'est ce qu'apportent notamment les exercices trilatéraux *TEI* (*Trilateral Exercise Initiative*) avec les États-Unis et la Grande-Bretagne. Il s'agit, enfin, d'utiliser au mieux les ressources sous tensions, comme le permet l'*European Air Transport Command* (EATC), exemple de partage maîtrisé de moyens aériens entre pays alliés mais souverains.

Dans tous les cas, l'objectif de la coopération est bien que notre Armée de l'air soit plus efficace en opérations, en développant ses capacités propres et son niveau d'interopérabilité.



L'Armée de l'air entretient des relations denses avec quelques homologues étrangères et en tire de larges bénéfices opérationnels : États-Unis, Royaume-Uni, Allemagne... font partie de son premier cercle de partenaires. En outre, elle est en contact avec près d'une centaine d'armées de l'air à travers le monde, à des niveaux allant de la simple rencontre protocolaire jusqu'à la mutualisation d'activités en opérations. Elle construit ainsi les conditions pour de futures coopérations.

La coopération bilatérale Air est largement axée sur les pays européens du fait de leur proximité géographique et de leur appartenance à l'Union européenne ou à l'Otan. L'Espagne est un partenaire régulier en opérations, le Danemark en entraînement, l'Italie pour le *SAMP/T*, la Belgique pour la formation du personnel navigant...

L'Armée de l'air a toujours su entretenir une forte interopérabilité avec ses alliées au sein de l'Otan où elle tient un rang de tout premier ordre : elle est une des rares à disposer d'une capacité de *Joint Force Air Command (JFAC)* ; son Centre d'analyse et de simulation pour la préparation aux opérations aériennes (Caspoa) est reconnu centre d'excellence de l'Otan ; elle participe régulièrement aux *NATO Response Forces (NRF)*, aux opérations aériennes de l'Otan, à la défense aérienne des pays baltes, etc. Cette interopérabilité est vouée à se renforcer depuis que la France a rejoint, en 2015, la défense aérienne intégrée de l'Otan (*NATO Integrated Air and Missile Defence System – NATINAMDS*), et avec la mise en service prochaine de l'*ACCS (Air Command and Control System)*, système de commandement et contrôle des opérations aériennes qui sera commun aux pays européens de l'Alliance.

Deux pays alliés font l'objet d'une coopération air particulièrement structurée : le Royaume-Uni et l'Allemagne :

- S'inscrivant dans le cadre du Traité de Lancaster House de 2010 et de la décision de création d'une *Combined Joint Expeditionary Force (CJEF)* franco-britannique, la *Royal Air Force (RAF)* et l'Armée de l'air ont mis sur pied une capacité aérienne commune d'entrée en premier, et portent leurs efforts sur le développement d'un réseau d'officiers d'échanges, y compris sur les nouveaux avions (*C-130J Super Hercules* et *A330 MRTT*). Leur relation est organisée au rythme de rencontres bilatérales régulières au niveau des états-majors, et annuellement au niveau du chef d'état-major de l'Armée de l'air et de ses grands adjoints (« *Board to Board* »). Elles ont signé plusieurs documents structurants, dont un niveau d'ambition commun ou encore une vision commune d'un futur système de combat aérien. Cette organisation, particulièrement efficace, contribue à entretenir une relation riche et cordiale.
- Dans le cadre du Groupe franco-allemand de coopération militaire (GFACM), le Sous-groupe Air réunit au moins une fois par an l'Armée de l'air et la *Luftwaffe*. Bien que ce forum soit ancien, il reste très dynamique entre les

deux armées de l'air et a permis de développer des coopérations pragmatiques avec, pour les aviateurs, d'importants bénéfices notamment pour l'emploi des flottes *C-160* et désormais *A400M*. Ainsi, les deux armées ont mis en place depuis 2013 de nombreux échanges de personnel entre la base allemande de Wunstorf (région de Hanovre) qui forme déjà les mécaniciens *A400M* des deux nationalités et bientôt des pilotes en qualification initiale, et la base d'Orléans, qui débute les formations tactiques. Ce programme fait désormais figure de référence en Europe et d'autres pays ont manifesté leur intérêt pour le rejoindre. Parmi nos projets communs, celui d'un drone MALE (Moyenne altitude, longue endurance) européen est également très prometteur.

La coopération franco-allemande dans le domaine aérien apporte régulièrement un soutien appréciable en opération, à ce jour dans les domaines du transport, du ravitaillement en vol et de la reconnaissance (*Tornado*). L'Armée de l'air et la *Luftwaffe* opèrent ensemble au Sahel avec les avions *Transall*, ainsi qu'au Levant où les *A310 MRTT* allemands ravitaillent notre aviation tactique.

Enfin, le couple franco-allemand se prépare à la création à partir de 2021 d'une unité commune qui mettra en œuvre, sur la Base d'Évreux, les *C-130J* nouvellement commandés par les deux pays. Cette future unité, bénéficiant d'un soutien politique concrétisé par l'accord intergouvernemental signé le 10 avril 2017, est un symbole du renouveau de la défense européenne et offre des perspectives de synergies particulièrement intéressantes.

\*\*

Avec le retour de la menace de la force sur le flanc Est de l'Otan, d'une part, et l'arrivée chez ses partenaires les plus proches d'avions de cinquième génération (*F-22*, *F-35*), d'autre part, l'Armée de l'air devait faire un effort particulier d'adaptation. L'enjeu est de conserver un haut niveau d'interopérabilité avec ses alliés, de maintenir une capacité à mener des opérations de haute intensité dans un milieu non permissif, voire à être Nation-cadre d'une opération aérienne. En effet, la montée en puissance du *F-35* notamment induit une évolution doctrinale et technique similaire à celle des années 1990. Pour sa part, l'*United States Air Force* (*USAF*), et plus généralement la défense américaine, s'y prépare dans le cadre de la *Third Offset Strategy*.

Avec l'*USAF* et la *RAF*, l'Armée de l'air a ainsi lancé en 2011 l'Initiative stratégique trilatérale (*TSI*) qui renforce la coopération entre ces aviations militaires selon trois axes d'effort : la confiance mutuelle, l'interopérabilité et la promotion de la puissance aérienne (« *Air Advocacy* »). Cette initiative consiste en une série de séminaires qui mettent en évidence la communauté d'intérêts et permettent de faire émerger des solutions.

La *TSI* est entrée dans une nouvelle phase avec un premier exercice trilatéral *TEI* en décembre 2015, mettant en œuvre *Typhoon*, *Rafale* et *F-22* sur la base de

Langley (Virginie). *TEI* est un exercice à forte valeur ajoutée, conçu à l'image de ce que pourraient être des engagements de haute intensité dans un futur proche. Après une première édition très réussie, l'exercice a été reconduit du 10 au 28 avril 2017 sous le nom d'*Atlantic Trident* et a vu, pour la première fois, la participation du *F-35*. Cette activité est la priorité stratégique de l'Armée de l'air en termes de coopération et de préparation opérationnelle.

\*  
\*\*

Une coopération multilatérale réussie, plus complexe à mettre en œuvre, peut générer des gains très importants. Ainsi dans le domaine du transport aérien, le couple franco-allemand a été moteur dans la création de l'*EATC*. En effet, à l'occasion du Conseil franco-allemand de défense et de sécurité (CFADS) de 1999, le président Chirac et le chancelier Schröder ont décidé de mettre en œuvre un concept de gestion multinationale du transport aérien militaire. En 2001, une première structure fut créée à Eindhoven aux Pays-Bas, l'*European Airlift Coordination Cell*, afin de coordonner des missions de transport aérien des nations participantes. En 2004, l'*EACC* devient l'*European Airlift Center*, centralisant la planification opérationnelle de toutes les missions de transport aérien.

Enfin, véritable commandement commun du transport militaire, l'*EATC* est établi le 1<sup>er</sup> septembre 2010, toujours à Eindhoven. Exerçant le Contrôle opérationnel (*OPCON*) des aéronefs, il conçoit et exécute les missions de transport ou de ravitaillement en vol. L'Espagne et l'Italie ont rejoint la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg dans l'*EATC* et transféré leurs flottes de transport respectivement en mars 2015 et janvier 2016. Au premier trimestre 2017, l'*EATC* comprenait une flotte de 204 aéronefs dont 20 *A400M*. Il gère quotidiennement plus de 150 avions.

La mise en commun de ces moyens permet d'optimiser les missions de transport en regroupant des chargements (*part-load*). La contiguïté des pays membres et la convergence des flux logistiques vers les mêmes théâtres d'opération (Afrique et Levant) favorisent les synergies. En 2016, 9 500 missions de transport au profit des Nations de l'*EATC* ont représenté un volume de fret de 21 200 tonnes et 333 000 passagers et parachutistes.

L'*EATC* mène également des études. Il développe des règles d'emploi communes et harmonise les procédures et l'entraînement des personnels navigants et non navigants. Depuis 2014, il organise l'exercice annuel *EART*, *European Air Refueling Training*. À l'avenir, quatre Nations de l'*EATC* (Allemagne, Pays-Bas, Luxembourg, Belgique) mettront en œuvre six à huit *A330 MRTT* dans une unité multinationale stationnée sur la base d'Eindhoven, la *Multinational MRTT Fleet*.

Quarante-huit militaires français représentent un peu moins du quart de l'effectif total de l'*EATC*. Depuis 2010, la France assure, en alternance avec

l'Allemagne, le commandement de cette structure multinationale. En 2016, les demandes françaises de transport ont représenté 43 % du total traité par l'EATC, alors que 24 % des missions étaient réalisées par les équipages français, ce qui permet d'affirmer que la France bénéficie à plein de cette coopération multinationale.

\*  
\*\*

Nous le voyons, l'Armée de l'air mène une politique volontariste de coopération internationale, car l'enjeu pour elle est bien d'opérer et de se préparer en multinational afin de remplir ses missions dans un contexte de ressources sous tension. Dans ce domaine, le CEMAA a clairement fixé ses priorités : être capable d'opérer avec nos alliés ; rechercher la mutualisation de moyens ou d'activités ; développer les partenariats qui nous aident à préparer l'avenir.

L'Armée de l'air est engagée dans des coopérations denses et de qualité, que ce soit dans les domaines du développement capacitaire avec la Grande-Bretagne, de la formation avec l'Allemagne, de la préparation opérationnelle en trilatéral avec la *RAF* et l'*USAF*, ou de la mutualisation de ressources en multilatéral avec l'*EATC*.

Tout en concentrant ses efforts sur ces quelques coopérations à fort bénéfice, elle doit veiller à saisir de nouvelles opportunités. À cet effet, le Salon du Bourget est le lieu de rendez-vous de l'industrie aéronautique de défense à laquelle l'Armée de l'air est liée. C'est également le lieu où, pendant une semaine, les relations entre armées de l'air se cristallisent : le CEMAA a invité ses homologues à travers le monde et rencontrera nombre d'entre eux. Ceux-ci apporteront les idées nouvelles et les soutiens indispensables à notre Armée de l'air.