PRÉSENT ET AVENIR DE L'ARMÉE DE L'AIR

Daniel VENTURI (87),

capitaine (air) de la Base aérienne 115 d'Orange

CETTE FIN de siècle riche en bouleversements géostratégiques demande un formidable effort d'adaptation à bon nombre de pays, et particulièrement dans le domaine de la Défense. La France, de par le rôle de premier ordre qu'elle se doit de tenir dans les relations internationales, n'est pas non plus épargnée par l'indispensable réforme des politiques de défense que les grandes puissances ont entreprise depuis 1989. Chaque partie de son appareil de défense vit actuellement de profonds changements et l'armée de l'air, nous le verrons, doit parvenir à se maintenir au plus haut niveau opérationnel dans le nouveau cadre stratégique mondial, soumise par ailleurs au véritable défi de sa professionnalisation et à des contraintes budgétaires bien réelles.

Les missions changent...

La disparition soudaine du bloc soviétique a conduit à une redéfinition complète des objectifs de notre politique de défense et, par conséquent, des missions de nos forces armées. Les scénarios d'emploi des armées retenus aujourd'hui comme les plus probables[1] laissent apparaître comme caractéristique principale la capacité des unités à intervenir "loin et vite". Comme lors du conflit du Golfe, les forces aériennes doivent jouer un rôle fondamental en projetant puissance et force dans les meilleurs délais. La diversité des situations, l'imprévisibilité des crises, la multiplicité des cadres d'action (OTAN, UEO, ONU...) ont conduit à un nouvel équilibre des quatre capacités stratégiques que sont la ***prévention***, la ***dissuasion***, la ***protection*** et la ***projection/action***[2]. La guerre froide s'est achevée, mais la dissuasion n'en a pas pour autant perdu son importance capitale et reste une garantie contre toute menace sur nos intérêts vitaux. Toutefois notre défense doit être adaptée à la réalité du monde. Forces nucléaires et conventionnelles doivent prendre une forme en accord avec les nouveaux objectifs de notre défense. C'est pourquoi il a été décidé de ne conserver que les composantes mobiles, aérienne et sous-marine, de la force nucléaire : le démantèlement du 1er Groupement de missiles stratégiques du plateau d'Albion a débuté en septembre 1996. Les forces conventionnelles trouvent quant à elles de nouveaux champs d'action dans le nouveau contexte géostratégique : il s'agissait hier de dissuader un adversaire bien identifié alors qu'aujourd'hui il s'agit davantage de contribuer directement au maintien de la paix et de la stabilité dans le monde. Ainsi, le ministère de la Défense a arrêté un format adapté pour l'armée de l'air : le modèle Air de référence.

... Le format change

À l'été 1996, l'armée de l'air employait 93 552 personnes dont 88 646 militaires et 4 906 civils. Elle disposait de 390 avions de combat (*Mirage IV, Jaguar, Mirage F1* et *Mirage 2000 C, N* et *D*) qu'utilisaient 23 escadrons ainsi que de 85 appareils de transport. De plus 11 *Boeing* ravitailleurs apportaient leur soutien en permettant le déploiement à grande distance et en accroissant la mobilité des forces. Enfin une flotte spéciali-

---

1 - Les six scénarios d'emploi des forces armées du *Livre blanc* de la Défense :
1) Conflit régional ne mettant pas en cause les intérêts vitaux de la France.
2) Conflit régional mettant en cause les intérêts vitaux de la France.
3) Atteinte à l'intégrité du territoire national hors métropole.
4) Mise en œuvre des accords bilatéraux de défense.
5) Opérations en faveur de la paix et du droit international.
6) Résurgence d'une menace majeure contre l'Europe occidentale.

2 - La prévention est en amont des autres capacités car il s'agit d'empêcher l'apparition de situations qui pourraient devenir conflictuelles. La prévention concerne les situations alors que la dissuasion s'adresse aux intentions. Le besoin de protection est accru face au risque de rétorsions, par la troisième dimension ou par le terrorisme, vis-à-vis du territoire ou des forces engagées à l'extérieur.

© SIRPA/ECPA

© SIRPA/ECPA

© SIRPA/ECPA

sée comportant 101 hélicoptères, 6 *Transall*, 4 *AWACS*, 1 *DC-8* assurait entre autres les missions de guerre électronique, de détection aéroportée, de recherche et sauvetage.

Le modèle que vise l'armée de l'air pour 2015 est différent par sa taille, son organisation et la nature de ses éléments. La modernisation de ses matériels, l'adaptation de ses structures, la professionnalisation d'une partie de ses personnels pourront lui permettre, si leur effet est conjoint, d'assurer la mission d'intervention avec efficacité. Elle n'emploiera plus que 70 683 personnes (- 24 %) dont 64 107 militaires (- 27 %) et 6 576 civils (+ 34 %). Épaulé par les *Mirage 2000* de la dernière génération, le *Rafale* aux capacités multirôles autorisera le nombre d'appareils de combat à passer à 300 (- 23 %) répartis dans 15 escadrons.

L'expérience des opérations passées et l'examen des hypothèses d'engagement futur montrent clairement qu'un effort particulier doit être consenti en faveur de l'aviation de transport. Les besoins portent sur une capacité de projection à une distance de 5 600 km (3 000 NM), en dix jours, d'une force pouvant atteindre 5 000 hommes avec leurs matériels.

Pour des raisons évidentes de délais et d'indépendance de décision, cette distance doit pouvoir être couverte sans escale. L'aérotransport constitue là le seul moyen permettant d'acheminer les unités vers leur zone d'opération pendant les dix premiers jours.

Le successeur du *C 160 Transall* devra couvrir tous les besoins correspondant aux exigences tactiques (décollage, atterrissage, vol tactique).

En haut : *C 160 Transall* ravitaillé en vol.
Au milieu : *AWACS*.
En bas : *Mirage F1 CR* ravitaillé en vol.

La meilleure réponse à de tels besoins opérationnels est incontestablement l'avion de transport futur (ATF) qui, par les capacités de sa soute, par sa motorisation, ses atterrisseurs, son avionique et son concept de maintenance, apportera un gain de productivité opérationnelle tel que le nombre d'appareils commandés pourra être limité à 52 (contre plus de 70 *Transall* actuellement en service).

S'agissant des avions de ravitaillement en vol, l'armée de l'air prévoit d'en acheter cinq supplémentaires afin d'accroître la mobilité des forces.

© SIRPA/ECPA

SA 330 Puma.

Une professionnalisation progressive

En ce qui concerne les personnels, la diminution de l'effectif global va s'accompagner, comme pour les autres armées, de la professionnalisation voulue par le président Chirac. Il est vrai que les unités opérationnelles de l'armée de l'air sont déjà fortement professionnalisées mais les appelés représentaient en 1996 près d'un tiers de l'effectif soit environ 32 600 personnes. En 2002, il n'en restera qu'un peu plus de 2 200 et leur perte devra être qualitativement compensée par l'arrivée des militaires techniciens de l'air (MTA), des soldats professionnels, hommes ou femmes, engagés pour un ou deux contrats de quatre ans et formés comme aides-spécialistes : on en comptera 16 758 en 2002.

Changer les structures et les méthodes

La réforme est de taille, on le voit, et nécessite aussi une adaptation des structures et de l'organisation de nos bases aériennes, processus déjà en cours à titre expérimental à Ambérieu, Cognac et Colmar, les autres bases devant se professionnaliser à partir de 1998. Ces plates-formes de combat et de protection des moyens vont pour la plupart devenir des points d'appui pour la préparation et le soutien d'unités combattant sur des théâtres éloignés : l'armée de l'air recherche pour cela de nouvelles organisations plus compactes et plus efficaces et, à tous les niveaux, fait porter aujourd'hui l'effort sur la rationalisation des méthodes de travail dans ce nouveau contexte. En outre, la projection de puissance et de force nécessite la projection de structures de commandement adaptées pour organiser, contrôler, coordonner les opérations sur les théâtres. C'est pourquoi la réforme touche également l'organisation territoriale des commandements opérationnels. Nous assistons à une centralisation, une concentration des organes de décision et, parallèlement, ces états-majors et centres de commandement sont aujourd'hui capables de se déployer sur les théâtres en y projetant d'indispensables intermédiaires entre les forces et les décideurs militaires et politiques.

Rénover et entraîner

La route est longue et toutes les solutions qui seront plus tard adoptées n'ont certainement pas encore vu le jour. D'ailleurs qui pourrait aujourd'hui affirmer que l'avenir que nous avons décrit a une probabilité d'occurrence égale à 1. En effet l'avenir est pour tous déterminé par l'argent, selon que l'enveloppe budgétaire est plus ou moins pleine. Le budget 1997 de l'armée de l'air est de : 36,9 MdF (21,6 MdF en équipement – titre V et titre VI air et 15,3 MdF en fonctionnement – titre III air). Les grands projets qui doivent aboutir pour permettre la modernisation des forces

© SIRPA/ECPA

C 130 Hercules.

aériennes demandent encore des efforts qu'il est difficile de repousser impunément à "plus tard", faute de crédits aujourd'hui.

En effet, plus on retarde l'arrivée d'un matériel dans les forces, plus sa conception est ancienne et plus il risque d'être technologiquement dépassé. Or, de quels facteurs dépend la puissance opérationnelle d'une armée comme l'armée de l'air ? D'une part des performances de ses armes (vecteurs, missiles, radar, brouilleurs...) et de matériels divers (capacité de maintenance rapide, moyen de préparation et de restitution de mission...) et d'autre part des performances de ses personnels. Aucun fossé technologique ne doit être toléré, pas plus qu'un sous-entraînement des opérateurs. Un pilote de *Rafale* volant cent heures par an est un athlète qui s'entraîne pour les Jeux olympiques une fois par semaine. Un pilote de Jaguar qui vole deux cent quatre-vingts heures par an est un perchiste assidu mais dont la perche est en bois. Il est assez courant d'entendre aujourd'hui que les systèmes d'arme, toujours plus performants et ergonomiques, allègent la charge de travail de l'utilisateur au point que son utilité est parfois mise en doute. Mais, si la tâche de l'opérateur est facilitée ou même si parfois le système réalise seul ce qui nécessitait parfois une intervention humaine, la mission assignée au couple homme-machine évolue elle aussi et son degré de complexité augmente avec les performances des systèmes. À titre d'exemple, en défense aérienne, le nombre des avions prenant part aux missions a augmenté sensiblement avec l'arrivée de radars performants et des missiles "longue portée". Demain les capacités multicibles du *Mirage 2000-5* et les propriétés des missiles *MICA* demanderont une adaptation : nous ne pourrons nous contenter d'égaler – et seulement d'égaler – notre travail actuel sans, en quelque sorte, gâcher le potentiel de ce nouvel avion. Les missions évolueront encore vers une plus grande complexité et au bilan la *charge* de travail des pilotes ne diminuera pas. Nous voyons donc que le volume horaire de l'entraînement annuel des équipages ne pourra diminuer sous peine de rendre le couple opérateur-système moins efficace et par là renier le principe fondamental des armées : maintenir leurs opérationnels au plus haut niveau.

L'armée de l'air se doit non seulement de moderniser sa flotte à l'horizon 2015, car son format futur nécessite des avions modernes type *Rafale*, mais encore de continuer à entraîner son personnel. En France, chaque année, tout pilote dispose de cent quatre-vingts heures ce qui constitue le volume horaire minimum. Cependant nous avons tous en mémoire le triste mois de décembre 1996 où les escadrons ont mis la clé sous la porte faute de carburant... Car l'activité aérienne a son prix (11,2 % du Titre III air soit 1,7 MdF). Et il n'est facile de prévoir ni le cours du dollar ni le prix du baril sur un an (le carburant pour avion représente 5 % du titre III air soit environ 763,7 MF). Mais il ne faut pas non plus perdre de vue que la qualité première d'une armée, sa raison d'exister, est d'être prête à la guerre et ce, non pas avec un préavis de six ans (durée nécessaire pour restaurer le format actuel des armées à partir de leur format de 2015), mais tous les jours. Une fois de plus, le contexte économique et le calme géostratégique apparent en Europe rendent les dépenses militaires discutables aux yeux de beaucoup et le porte-monnaie de Bercy a quelque peine à s'ouvrir pour la Défense : encore récemment, n'a-t-on pas annoncé une révision à la baisse des crédits d'équipements pour les années à venir ?

La réorganisation géostratégique et ses répercussions sur les missions que doivent aujourd'hui accomplir nos armées ont renforcé le rôle des forces aériennes. La période qu'est en train de vivre l'armée de l'air est délicate car il lui est demandé une profonde mutation qui touche à la fois ses matériels, ses personnels et ses principes de fonctionnement tout en maintenant au plus haut niveau sa cohérence et ses capacités opérationnelles, un peu à la manière d'une grande entreprise, sans pouvoir toutefois "bénéficier" du verdict immédiat du marché. Rude est sa tâche car les moyens financiers à sa disposition risquent de ne pas évoluer favorablement. Pourtant, plus que jamais, "*Qui sera le maître du ciel, sera le maître du monde.*" (CLÉMENT ADER) ■