



NOTE DE SYNTHÈSE

OBJET : LE TRANSPORT MULTIMODAL INTRATHEATRE : BILAN ET PERSPECTIVES (ÉTUDE POLITICO-STRATÉGIQUE N° 2012-53)

Aout 2013

Jean-Claude Allard
Jean-Vincent Brisset
Philippe Migault

La conduite des opérations sur un théâtre nécessite de détenir une capacité de transport pour assurer aussi bien les mouvements des forces que leur soutien logistique sans solution de continuité. Tous les moyens de transport doivent être sollicités pour assurer régularité et ponctualité du service au meilleur coût. Toutefois, de nombreux théâtres d'action extérieurs n'offrent pas les équipements d'infrastructure permettant d'utiliser les transports ferroviaires, routiers, maritimes ou fluviaux, quand ce ne sont pas tout simplement les conditions géographiques ou sécuritaires qui obèrent les capacités de mouvements de surface. Sur le théâtre national aussi, dans les zones difficiles d'accès ou lorsque la rapidité et la souplesse d'intervention sont requises, il faut trouver les solutions adaptées.

La voie aérienne se présente alors comme un vecteur privilégié. Les moyens nécessaires peuvent être facilement déployés sur les théâtres, y compris les plus lointains, ils offrent ensuite des garanties de sûreté, de fiabilité, de faisabilité et de rapidité.

Pour autant, la mise en œuvre d'une capacité de transport aérien intrathéâtre n'est pas simple, surtout lorsque les ambitions nationales sont de disposer d'une capacité d'action aussi bien en autonomie qu'en coalition.

1. Le transport aérien intrathéâtre : le nécessaire équilibre des paramètres

Cette capacité opérationnelle, pour être solide, doit disposer d'un parc d'aéronefs adapté aux conditions des théâtres et à la configuration de la demande des forces aéroterrestres soutenues. Elle doit se baser en amont sur une politique de recrutement, formation et entraînement des personnels. Elle doit développer une doctrine de maintenance et de soutien applicable aussi bien sur le territoire national qu'en zone de déploiement, y compris hostile. Elle doit être soutenue par une démarche prospective continue pour anticiper sur les évolutions des situations opérationnelles et rechercher les innovations techniques, tactiques et organisationnelles propres à y faire face.

L'autonomie nationale suppose de pouvoir disposer de tous ces éléments, et mieux encore, d'une capacité industrielle permettant de construire, équiper, entretenir le parc aéronautique et les équipements afférents en limitant au maximum la dépendance à des fournisseurs extérieurs.

C'est à la satisfaction de l'ensemble de ces paramètres que doit tendre la doctrine de transport aérien intrathéâtre de la France compte tenu de sa politique de défense définie par le Livre blanc de la défense et de la sécurité nationale 2013.

2. La structure du rapport

Afin de mettre en évidence les critères optimaux d'une capacité de transport aérien intrathéâtre et de déchiffrer des axes d'évolution possibles pour la France, le rapport joint commence par définir et examiner les problématiques du transport aérien intrathéâtre (chapitre 1). Il analyse ensuite plusieurs opérations significatives dans un éventail typologique large (guerre conventionnelle, opérations en projection et en asymétrie,

opérations d'évacuation de ressortissants, opérations spéciales et opérations humanitaires) pour en tirer enseignements et principes quant à l'emploi des moyens aériens de transport au niveau opératif (chapitre 2). Il étudie les approches de certains opérateurs militaires remarquables au regard des capacités de leurs flottes aériennes opératives et tactiques, de l'originalité de leurs concepts et doctrines et de la proximité de leur politique de défense avec les choix français. Il examine également les cadres et niveaux de coopérations internationales dans le transport aérien militaire en Europe (chapitre 3). Il fait ensuite le point sur les moyens aériens existants, en cours de modernisation et à venir, susceptibles de faire évoluer les conditions d'exécution des transports aériens militaires (chapitre 4). Cette analyse débouche sur un état des lieux du transport aérien français et la mise en évidence de pistes d'évolution prospectives (chapitre 5).

3. Les problématiques du transport aérien intrathéâtre

Le vecteur aérien est l'un des moyens de transport les plus coûteux sur un théâtre d'opération par les effets cumulés des coûts de mise en œuvre et d'exploitation de la flotte aérienne et ceux des coûts d'utilisation, mise en état et entretien, si nécessaire, des infrastructures aéronautiques.

Mais il offre en revanche d'indéniables atouts : la rapidité de déploiement ou redéploiement des forces ; une faible empreinte sol qui permet de pallier aux dangers des déplacements terrestres, mais aussi facilite l'obtention des autorisations diplomatiques (pour l'utilisation des espaces aériens et des aérodromes) ; la continuité dans les chaînes de livraison lorsque le segment stratégique est aussi aérien (transbordement du fret sur les aérodromes) ; la capacité de « réduire » les dimensions du théâtre logistique lorsqu'il y a impossibilité d'accéder directement au théâtre opérationnel, avec les « points de débarquement stratégiques hors du théâtre d'opération proprement dit (cas de l'Afghanistan depuis 2001 jusqu'à l'ouverture de Bagram aux vols stratégiques ; cas du Mali en 2013) ; la possibilité d'accompagner la manœuvre par le mouvement et la logistique pour ne pas casser son rythme (Irak-2003 ; Mali-2013).

Le transport aérien apporte donc une réponse exceptionnelle, souvent unique, à de nombreuses contraintes politiques, logistiques et opérationnelles. L'étude des enseignements de diverses opérations en fait ressortir les éléments importants.

4. Les enseignements des opérations

La première contrainte rencontrée de façon récurrente sur les théâtres est l'enclavement, qu'il soit la conséquence des refus de concours de la part des pays riverains ou de facteurs géographiques, les deux étant souvent amplifiés par l'absence d'infrastructure. Ces situations rendent difficiles la mise en place d'une chaîne de déploiement et de soutien logistique continue entre les bases arrières, les bases d'entrées sur le théâtre (SPOD ou APOD) puis de ces dernières vers les zones de déploiement des forces. Cette contrainte, particulièrement prégnante pour le transport multimodal, trouve le plus souvent dans le transport aérien une solution adaptée (Afghanistan-2001 ; Mali-2013 ; Haïti-2010 ; ...).

Ces difficultés mettent en évidence l'intérêt des bases permanentes à proximité des zones d'intérêt stratégique majeures, situation appréciable dont bénéficie la France en Afrique

notamment mais aussi par ses départements et collectivités d'outre-mer et qu'elle doit conserver. Elles montrent aussi qu'à défaut de base terrestre, il faut avoir un minimum de capacité d'engagement depuis la mer (cas des opérations dans les Balkans de 1991 à 1995 ; en Afghanistan- de 2001 à début 2002 ; au Timor-1999 ; à Haïti-2010 ; au Liban-1982 à 2006) avec les vecteurs aériens adaptés pour couvrir le segment terre-mer (il s'agit ici d'aéronefs VTOL¹ pour les appontages. Aéronefs devant avoir une capacité de transport suffisante pour ravitailler la force en mer et les forces débarqués).

Elles mettent aussi en évidence la nécessité de disposer d'unités spécifiques projetables, y compris en zone hostile, pour s'emparer des infrastructures aéronautiques existantes, les remettre en état (pistes, équipements techniques), les équiper, les faire fonctionner et les protéger dans la durée. Cette capacité constitue l'un des piliers du transport aérien intrathéâtre.

La deuxième contrainte est celle de pouvoir suivre le rythme et le morcellement géographique et structurel des unités aéroterrestres dans des espaces de manœuvre de plus en plus de type lacunaires². Il en découle des exigences de **vitesse de déploiement, d'accessibilité aux positions des amis et de capacité de transport.**

La **vitesse de déploiement** (à ne pas confondre avec la vitesse de déplacement des vecteurs proprement dits) du transport aérien est essentiellement contingente de la capacité d'ouvrir les infrastructures adaptées, au plus près des forces à soutenir, dans les temps impartis (Irak-2003). Il y a deux familles de solutions, celle de l'exploitation des infrastructures existantes grâce aux unités spécialisées citées plus haut ; celle, plus souple et plus sûre, mais plus coûteuse, du développement d'une flotte VTOL (cas de nombreuses armées équipées d'hélicoptères de transport lourd (HTL) ou de convertibles). Cependant, en l'absence d'infrastructure, le coût de cette solution est à moduler au regard des besoins opérationnels.

Comme la vitesse, **l'accessibilité** est dépendante du réseau d'infrastructures, mais peut être obtenue plus sûrement par les capacités du parc. Une flotte VTOL est ici la solution idéale. Toutefois, les problèmes de coûts et de disponibilité imposent souvent de recourir à une solution moins souple mais plus facilement disponible : le largage par air.

La **capacité de transport** doit répondre à des critères de gabarit et de coût, sans obérer vitesse et accessibilité. C'est-à-dire qu'il faut pouvoir transporter les engins de combat les plus encombrants comme les petits colis les plus indispensables³, mais aussi assurer notamment les évacuations sanitaires dans des délais de plus en plus restreints⁴. Les avions de gros gabarits constituent les équipements prioritaires. Mais, comme ils sont trop coûteux

¹ Atterrissage et décollage verticaux.

² Espaces dans lesquels les forces aéroterrestre ne peuvent pas assurer un contrôle du terrain continue dans le temps et dans l'espace et donc la sécurité de liaisons de surface (et parfois même des liaisons aériennes).

³ Il faut ici introduire la notion de « *Time Sensitive / Mission Critical (TS/MC) Movement Requirements* » indispensable dans les normes présentes du combat occidental, c'est-à-dire pouvoir livrer les approvisionnements indispensables dans les délais les plus restreints.

⁴ Le Department Of Defense américain a fixé comme norme « la capacité d'évacuer un blessé vers un centre de traitement en une heure maximum ». Les autres armées occidentales ne pourront faire à moins à l'avenir.

pour le transport de petit fret, la livraison de celui-ci est souvent différée, parfois au détriment du besoin opérationnel (Irak-2003 ; Afghanistan-2001).

La diversification des flottes aériennes et moyens de livraison apporte une première réponse à cette question (avions tactiques, HTL, aérolargage) largement exploitée dans toutes les opérations conduites en coalition, grâce à la diversité des nations et des flottes déployées. En effet, la réponse au morcellement géographique et structurel est le plus souvent l'hélicoptère (Afghanistan-1979 à 1989 ; puis 2001 à 2013).

Pour autant des insuffisances ont conduit à l'affrètement d'opérateurs civils, notamment, dans le cadre du transport intrathéâtre pour les hélicoptères et les avions cargo de petite taille. Cette solution tend à se développer de plus en plus dans les armées anglo-saxonnes servies par des législations nationales permettant la mise sur pied de sociétés militaires et de sécurité privées (SMSP).

5. L'organisation des armées : des modèles nationaux tendant à s'harmoniser

A partir d'une conception identique du transport aérien fondé sur la distinction entre segments (stratégiques, opératifs et tactiques) avec une même structure du maillage intermédiaire d'interconnexions (bases arrières, points de débarquement, bases opérationnelles avancées, points de livraison), les grandes armées occidentales ont développé des modèles parfois différents dans le choix des équipements comme dans celui des organisations mais qui tendent à s'harmoniser.

Les énormes capacités des Etats-Unis leur confèrent une place à part. D'une part, ce pays conduit des opérations militaires d'envergures inégalées depuis les années 1990 (des Balkans à l'Afghanistan) et a donc acquis une expérience fondamentale en termes d'organisation. D'autre part, son industrie aéronautique nationale travaille en étroite coordination avec les Etats-majors, et répond très spécifiquement aux besoins exprimés. L'on doit donc observer attentivement toutes les innovations d'organisation ou d'équipement, et notamment la généralisation des aérolargages de précision, l'arrivée du convertible et d'autres moyens encore moins conventionnels.

Même si l'Europe a déployé des efforts pour concentrer son industrie aéronautique, elle reste encore morcelée dans le secteur militaire et beaucoup moins centrée sur la demande des états-majors. Ceux-ci d'ailleurs, n'arrivent pas à formuler, pour des raisons de souveraineté nationale, une demande commune. L'Europe pourrait pourtant disposer théoriquement d'une puissance industrielle et militaire proche de celles des États-Unis. Les secteurs de l'industrie aéronautique de défense et du transport aérien militaire sont les deux domaines dans lesquels il lui serait possible de restaurer la parité. Industriels et militaires doivent travailler en plus étroite coopération.

Concernant les organisations, l'évolution dans tous les pays va vers la centralisation au niveau stratégique du commandement des segments aériens stratégiques et opératifs. Ces deux niveaux utilisent en effet de plus en plus des appareils bivalents (C-17 et bientôt A400M). La centralisation garantit leur plein emploi. En revanche les moyens des segments

tactiques (principalement VTOL⁵) doivent prioritairement être confiés au commandement opératif, voire à celui de la force opérationnelle terrestre, afin d'assurer le plein emploi sur le théâtre et le bon arbitrage entre l'appui à la manœuvre⁶ et le soutien logistique.

Un autre facteur d'efficacité du transport aérien, qui est avant tout à vocation logistique dans les segments stratégique et opératif, réside dans l'étroite coordination entre la gestion du contenu des flux et des moyens de transits de ces flux. L'exemple le plus abouti est celui des Etats-Unis qui ont rassemblé sous un commandement unique la gestion des commandes logistiques et celle des moyens de transport⁷. Les livraisons aux unités étant ensuite du ressort des armées respectives (niveau tactique). Ce modèle se met en place dans d'autres armées⁸.

Les États-Unis se présentent aussi comme modèle précurseur par le dialogue étroit⁹ établi entre armée de l'air et armée de terre pour définir une doctrine commune et développer conjointement les moyens nécessaires afin d'avoir une bonne complémentarité.

Pour ce qui concerne la structure du parc d'aéronefs, l'on notera surtout que plusieurs armées occidentales, sur le modèle des Etats-Unis, se sont dotées d'une flotte de HTL, parfois très importante¹⁰ au regard de leurs réels besoins. Par voie de conséquence, aujourd'hui, ces pays ont entrepris de très onéreux programmes de remise à niveau de leurs parcs HTL (CH-47 comme CH-53) pour prolonger leur vie d'une trentaine d'années.

La coopération que doit rechercher la France est celle de la recherche et du développement du VTOL lourd futur (ayant délaissé ce segment jusqu'à présent elle n'a pas ces dépenses de rénovation à entreprendre). Elle pourrait donc avoir un rôle moteur conforté par un effort budgétaire incitatif.

6. Le concept de transport aérien français : un équilibre perfectible

Le concept de transport aérien de la France repose sur un équilibre entre moyens aériens, environnement de soutien et de mise en œuvre (unités de maintenance projetables, équipes de spécialistes pour la mise en service et le fonctionnement d'infrastructures de circonstance) et un réseau de bases prépositionnées au cœur des zones qu'elle considère d'intérêt stratégique. Ces éléments lui assurent une capacité d'autonomie en national et lui permettent aussi d'être une force de proposition de premier ordre dans les coalitions. Cet équilibre est à préserver.

⁵ Réalisé aux Etats-Unis, en Espagne, Italie, Australie et Royaume-Uni (avec la subordination du Commandement interarmées des hélicoptères (*Joint Helicopter Command*) au Commandement Terre (*Land Command*).

⁶ Notamment les différentes formes d'assaut par air.

⁷ US TRANSCOM ou Transportation Command.

⁸ Regroupement du Centre Multimodal de Transport et du Centre Interarmées du Commandement Logistique en France.

⁹ Parfois difficile certes, mais encadré par un *Memorandum of Understanding (MOU)* définissant les conditions du soutien que l'Air Force doit apporter à l'Army au niveau opératif.

¹⁰ 85 appareils pour l'Allemagne, ce qui paraît toutefois excessif.

Cependant, l'âge moyen, le faible taux de disponibilité et l'éventail de modèles du parc d'aéronefs constituent une première faiblesse. L'absence de moyens STOL/VTOL¹¹ de transport lourd est un autre handicap pour agir dans les théâtres mal équipés en infrastructure aéronautique.

L'arrivée de l'A400M ne résoudra pas tout. D'une part, la montée en puissance du parc sera lente. D'autre part, même si ses capacités d'emport sont une amélioration qui servira aussi au transport stratégique, elles rendront plus évidente la nécessité de disposer en complément d'un STOL/VTOL et/ou de moyens d'aérolargage d'une capacité adaptée pour le petit fret de théâtre. L'absence de tels moyens conduirait à utiliser les A400M bien en dessous de leur capacité nominale, ce qui augmenterait les coûts et provoquerait un vieillissement prématuré de la flotte.

Mais justement, l'arrivée du parc A400M, l'impossibilité actuelle d'une coopération européenne sur les hélicoptères de transport lourd et les restrictions budgétaires désormais décidées pour presque une décennie figent, voire dégradent la situation du transport aérien intrathéâtre pour les trente ans à venir.

7. Préserver l'équilibre et préparer l'avenir en coopération, sans craindre les technologies de rupture

Outre l'intégration de la flotte de A' à M, l'effort doit porter d'une part sur la préservation de capacités de « sauvegarde et d'attente » et d'autre part sur la préparation proactive de l'horizon du prochain demi-siècle.

Sauvegarder l'existant afin de ne pas perdre des savoir-faire et des moyens (unités de génie de l'air, d'équipements de bases, bases avancées à l'étranger, ...).

Pour la préparation de l'avenir, en ces temps difficiles, le transport aérien militaire doit se fixer une double exigence :

- envisager avec un esprit prospectif l'évolution de ses structures et de ses moyens ;
 - approfondir son rôle évident de premier et plus solide pilier de l'Europe de la défense ;
- tout en préservant une architecture conceptuelle équilibrée garantissant l'autonomie.

7.1. Définir des principes et une architecture de moyens pour garantir l'autonomie

D'une façon générale, le concept de transport opératif doit répondre à quelques principes :

- Souplesse d'emploi : pouvoir répondre à toutes les situations opérationnelles d'une force aéroterrestre ;
- Réactivité : répondre immédiatement à une demande urgente afin de permettre à la force aéroterrestre de conserver l'ascendant sur l'ennemi ;

¹¹ Atterrissage et décollage courts ou verticaux.

- Simplicité et autonomie : au plan technique pouvoir suivre au plus près les déploiements de la force aéroterrestre, quels que soient les environnements opérationnel, géographique, météorologique ;
- Adaptabilité : pouvoir répondre, sans coût superflu, à des demandes de transport de volumes et de poids très différenciées.

Il en découle le besoin d'une structure capacitaire théorique offrant :

- Des capacités diversifiées pour le transport de charges lourdes et encombrantes ou de charges légères et peu volumineuses mais dont la livraison est urgente et critique ;
- La possibilité d'utiliser des infrastructures aéronautiques sommaires ou de se déployer en s'affranchissant de ces infrastructures aéronautiques ;
- La possibilité d'agir dans des espaces aériens non sécurisés (y compris lorsque l'on dispose de la supériorité aérienne qui ne garantit pas la sécurité totale).

Les capacités doivent donc s'articuler autour :

- De moyens bien protégés en autodéfense contre les armes anti-aériennes ;
- De moyens s'affranchissant au mieux des infrastructures (STOL ou VTOL de type avions tactiques, hélicoptères, convertibles, etc.) ;
- De moyens diversifiés permettent de construire une gamme de capacités pour réagir à toute demande en évitant les sous-emplois ;
- La maîtrise des techniques de mise à terre afin d'élargir la gamme des compétences, des tactiques d'emploi pour affronter tous les cadres géographique et opérationnel ;
- Une capacité d'aérolargage de précision, y compris de charges très lourdes ;
- Une capacité en unités spécialisées facilement et instantanément projetables pour saisir, sécuriser, aménager et faire fonctionner les infrastructures aéronautiques (forces spéciales, commandos, génie de l'air, spécialités du contrôle aérien et services d'aérodrome, etc.) ;
- Une capacité à projeter et à faire travailler les équipes et moyens de maintenance des flottes dans les conditions opérationnelles et de sécurité de tout théâtre potentiel.

72. Avoir une approche technico-opérationnelle prospective

La structure des parcs étant définie pour les trente ans à venir, la recherche technico-opérationnelle peut et doit être ambitieuse, sans refuser, par excès de prudence les ruptures technologiques. Gardons en mémoire la rapidité des progrès technologiques dans le monde l'aéronautique (soixante-six ans entre le vol de quelques mètres d'un engin plus lourd que l'air propulsé par un moteur et le premier vol habité se posant et décollant de la Lune). Même si l'on peut avancer que le progrès technologique en aéronautique est sorti de sa phase de progression exponentielle, deux nouveaux champs technologies doivent être explorés car les progrès y seront rapides :

- Celui visant à **améliorer les capacités VTOL et STOL des aéronefs** et notamment le convertible. Il s'agit d'une solution qui intéresse aussi l'aéronautique civile

(désengorgement des pistes, desserte des centres urbains) et encore plus le militaire (transport rapide longue distance avec arrivées sur zones non équipées). Une position d'attente de l'Europe de la défense sur cette technologie dans laquelle les Etats-Unis ont pris une avance considérable serait préjudiciable ;

- Celui du **télépilotage**. Les drones logistiques, qu'il est possible de décliner en formules aérodynamiques très variées, devrait permettre de ravitailler en sécurité des forces aéroterrestres dispersées, parfois en petites unités, sur les théâtres d'opérations pour réaliser un maillage tactique. L'absence de travail de fond sur les drones logistiques aggravera à terme les retards déjà pris par les Européens sur les drones d'observation et d'attaque ;
- Un troisième champ est celui du **HTL de future génération**. Il s'agit d'une « bête de somme » ou d'un « engin de chantier » indispensable aux armées futures pour le transport des charges lourdes et volumineuses (les engins de combat aéroterrestres ne cessent de prendre du gabarit) sur courtes distances. Outre les derniers perfectionnements aéronautiques (gestion des vols, navigation, ...), ces HTL devront offrir des capacités innovantes comme la soute interchangeable (permettant de limiter les manutentions de petit fret ou de déployer instantanément un système opérationnel prêt à l'emploi dans une structure d'accueil – PC tactique, centre de soins, centre de transmission, système d'arme, etc.-). Ce concept de soute interchangeable permet aussi de transformer le HTL en grue volante avec de multiples applications (transport des engins de combat, récupération d'aéronefs abattus, etc.).

73. Le transport aérien : un potentiel réel et unique dans la Défense pour la coopération internationale et la coopération duale

Les coopérations opérationnelles ont, dans le secteur aérien, plus de potentialités pour se développer que dans toute autre activité de défense. La faible empreinte sol des moyens, la facilité pour les regrouper et les employer, la soumission à des normes et réglementations communes pour la formation, la maintenance des aéronefs en parc (souvent identiques), et l'emploi des espaces aériens selon des règles communes créent un socle d'interopérabilité et des conditions préétablies et donc favorables aux décisions politiques de coopération entre armées nationales. Ainsi, la participation au soutien aérien est la plus courante parce que la moins contraignante des contributions à une opération (Lybie-2012 ; Mali-2013). Le transport aérien dispose là d'un atout considérable à exploiter pour devenir moteur de la nécessaire construction de l'Europe de la défense.

Par ailleurs, le caractère fortement dual du transport aérien ouvre de vastes champs de coopération avec le monde civil.

Rechercher les coopérations européennes

Ces coopérations peuvent s'appuyer sur le **domaine industriel** sachant que l'industrie aéronautique est l'un des secteurs le plus intégré entre les pays européens.

Dans le **domaine technico-opérationnel**, de multiples champs de coopération n'entament pas directement les souverainetés : recherche et développement, stratégies d'achat et de soutien en service - exemple du rôle de l'OCCAR -, formation, maintenance, ...

En outre, le transport aérien, qui offre des possibilités de **gradation des engagements militaires** permettant de préserver les souverainetés nationales, facilite les ententes politiques.

Le transport aérien militaire doit donc utiliser ces atouts uniques pour se positionner comme moteur de la construction de l'Europe de la défense, avec pour leviers deux organismes : l'AED et l'EATC.

- L'AED parce qu'il est l'outil des coopérations internationales et duales, capable donc de rassembler sur un projet des besoins d'États-majors et des industriels. A l'instar du projet en cours sur le « système terrestre futur », l'AED devrait être poussée à ouvrir trois projets : le convertible, les drones logistiques et le futur HTL¹² ;
- L'EATC parce qu'il est aujourd'hui un excellent outil pour la coopération sur le théâtre domestique européen, avec vocation à s'ouvrir aux théâtres extérieurs. Cette organisation a déjà acquis de l'expérience au cours des crises de Lybie et du Mali, montrant les services qu'elle pouvait rendre, même si les pays membres ne participaient pas directement aux opérations. Elle est aussi un creuset d'intégration potentiel de toutes les fonctions constitutives d'une capacité de transport aérien (formation, réglementation, interopérabilité, ...).
 - Dans cette voie, faciliter l'accueil de l'Espagne au sein de l'EATC permettrait de rassembler trois importantes nations européennes partageant une même structure industrielle (Airbus Military) et une même structure opérationnelle militaire (EATC) ;
 - De plus ces trois pays (Allemagne, France et Espagne) pourraient mettre sur pied un consortium pour traiter de façon unie la question de la revente des A400M dont ils souhaitent alléger leurs flottes¹³. Cette formule éviterait une compétition supplémentaire entre eux pour trouver les acheteurs potentiels.

Redonner une dynamique aux GTUE en étendant la coopération au transport aérien

Par ailleurs, la France pourrait proposer de créer, en soutien des GTUE, et avec le même rythme d'alerte, des **groupements aériens de transport** (stratégique et tactique). En effet, le transport aérien doit être fourni par les pays constituant les GTUE. Mais bien souvent ces pays n'en ont pas les moyens et cela bloque les mises sur pied.

Cette initiative aurait de multiples bénéfices : contribuer au concept GTUE, montrer le lien étroit entre transport aérien et forces aéroterrestres, donner des possibilités de coopération européenne aux pays souhaitant s'engager sous cette forme, progresser vers une vision plus intégrée de la défense européenne.

Faciliter les coopérations duales

De nombreux champs du transport aérien sont aussi duaux, ce qui élargi les possibilités de coopérations au monde civil et ouvre les perspectives de l'externalisation d'activité. Parmi les voies à développer figurent :

¹² Au programme actuel de l'AED mais en léthargie.

¹³ Décision de revente prise pour l'Espagne et l'Allemagne, vraisemblable pour la France.

- Le soutien aux efforts de définition d'un champ juridique dans le droit français pour les sociétés militaires et de sécurité privées. La mise en place d'un cadre légal de ces activités permettrait la création de sociétés françaises spécialisées dans le transport aérien sur les théâtres d'opérations (voire stratégique) avec qui la Défense pourrait coopérer (au lieu de traiter aujourd'hui avec des sociétés étrangères, dont certaines ne répondent pas aux normes internationales de la sécurité aérienne) ;
- Le champ des possibilités d'externalisation, aujourd'hui cantonné à la formation et à la maintenance hors théâtre de crise pourrait aussi s'ouvrir. Les effets à rechercher dans l'externalisation sont la prise en charge des activités ponctuelles pour lesquelles la Défense ne peut développer une structure permanente ;
- Les coopérations interministérielles, élargies à un cadre international, doivent aussi être explorées. Ainsi, en France, Défense et Intérieur, ont des besoins communs, certes marginaux¹⁴, en transport aérien. A titre d'exemple un parc de HTL, voire les coûts du parc A400M pourraient être partagés¹⁵ ;
- La prise en compte de ces besoins civils et militaires entre plusieurs pays européens (format EATC par exemple) devrait permettre de partager les coûts de mise en place des flottes pour un emploi dual dans la ligne du continuum sécurité défense ;
- Cette recherche de synergie peut s'étendre aux actions internationales dans lesquelles les contributions des Etats pourraient être rationalisées. Ainsi les Etats membres abondent le budget dont l'ONU se sert pour louer des aéronefs. Ces locations se font principalement à des entreprises domiciliées dans des pays versant justement une faible contribution à cet organisme international. La France doit réexaminer de façon ouverte cette question. Il y a là en effet plusieurs possibilités :
 - Rajuster ses contributions financières et les compenser par une contribution directe en matériel et personnels de ces forces armées (ce qui permet en outre l'emploi d'un parc d'origine française et a donc des incidences positives sur son industrie aéronautique) ;
 - Permettre le développement de sociétés militaires et de sécurités privées et favoriser la passation de contrat entre elles et l'ONU, obtenant ainsi une contrepartie pour son économie intérieure à ses contributions financières.

XXX

Compte tenu des « circonstances » : montée en puissance de la flotte A400M, prolongation de la durée de vie des flottes existantes de HTL, évolutions budgétaires très négatives pour tous les budgets de défense européens, le court terme du transport aérien intrathéâtre est

¹⁴ Ainsi pour Haïti en 2010, la Défense a déployé ses avions tactiques et l'Intérieur un avion de transport (Dash), doublant les chaînes de maintenance.

¹⁵ Il est désormais évident que le budget de la Défense est un paramètre d'ajustement de la dépense publique, alors que les budgets civils sont préservés.

balisé, avec des perspectives mitigées (modernisation des flottes, mais réduction de leur volume).

Cette situation porte les horizons de la réflexion à plus de trente ans, ce qui implique :

- D'inscrire le futur du transport aérien intrathéâtre français dans une perspective élargie tablant sur les coopérations internationales, les synergies interministérielles, les possibilités d'externalisation et de favoriser dès à présent leurs développements par des initiatives dans tous ces domaines ;
- De penser l'évolution des flottes en investissant sur les solutions opérationnelles valorisantes. L'histoire de l'aéronautique (et des activités à fondement technique d'une façon générale) montre que les technologies et le rapport coûts/efficacité des services qu'elles rendent ne cessent de progresser. Ainsi, l'un des besoins majeurs dans le transport aérien intrathéâtre, partagé par le transport aérien civil sur plusieurs segments spécifiques, est le VTOL de grande capacité dont le convertible constitue la meilleure réalisation. Son coût de réalisation et d'exploitation devrait s'améliorer ;
- De conserver un concept cohérent et global permettant de garantir l'autonomie (capacités des flottes, capacités de préparation¹⁶ et de soutien des déploiements).

XXX

¹⁶ Saisie, équipement et gestion des aérodromes.