

**« Contribution de l'Armée de l'air à la politique étrangère :  
éléments de comparaison avec d'autres pays de l'OTAN »**

par Jean-Vincent BRISSET

Directeur de recherche

Etude réalisée pour le compte  
de la Délégation aux Affaires Stratégiques  
selon la procédure du marché public passé selon une procédure adaptée n° 2004/0133

## SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	4
Contribution des armées à la politique étrangère de leur pays.....	4
Contribution à la politique étrangère des armées de l'air.....	5
CHAPITRE 1 EN QUOI LES FORCES AERIENNES CONTRIBUENT-ELLES A LA POLITIQUE ETRANGERE DE LEUR PAYS ? .....	9
Le rapport avec la politique étrangère.....	9
Les modes d'action .....	11
Puissance.....	11
Réactivité.....	12
Rayon d'action.....	13
Renseignement.....	13
Modularité des actions.....	14
Possibilité d'atteindre toute vulnérabilité de l'adversaire, en graduant finement les effets.....	15
Economie.....	15
Respect des règles d'engagement.....	16
L'établissement de la maîtrise du ciel est devenu incontournable.....	17
Instrument de souveraineté.....	17
Instrument de démonstration.....	18
Moyen le plus rapide de transport et de déploiement.....	19
Moyen de gouvernement et de commandement.....	19
Utilisation dans le cadre des doctrines "zéro morts".....	20
Certaines spécificités des forces aériennes lors de leur emploi à l'extérieur relèvent très directement de l'action diplomatique.....	21
Aide et coopération .....	21
L'assistance.....	22
Le prestige.....	23
Le rayonnement.....	25
L'expertise.....	26
Les ventes de matériels.....	28
CHAPITRE 2 QUAND ET COMMENT ?.....	31
En temps de paix : stabilité, aide et coopération.....	31
La stabilité.....	32
La dissuasion.....	32
Renseignement, Open Sky et surveillance aérienne.....	32
Souveraineté aérienne.....	33
Les tests des défenses.....	35
Lutte contre la grande criminalité.....	36
Entraînement et exercices.....	36
Aide et coopération.....	37
Le prestige.....	37
L'expertise.....	38
L'aide humanitaire.....	38
Pendant les crises.....	39

Zones d'exclusion aérienne et embargos .....	39
Participation aux opérations de maintien de la paix, évacuation de réfugiés .....	40
Opérations ponctuelles .....	41
Projection .....	42
Dissuasion et intimidation .....	42
Les aviateurs en déploiement .....	44
Pendant les conflits.....	44
CHAPITRE 3 QUI FAIT QUOI ?.....	47
La construction de l'Europe de la Défense .....	47
Les structures communes .....	49
Les projets européens .....	50
La France.....	50
L'éventail des missions effectuées depuis la fin de la deuxième guerre mondiale .....	51
Part de l'Armée de l'Air dans la construction européenne et l'OTAN.....	52
Les savoir-faire spécifiques.....	53
Formations, coopérations et rayonnement .....	54
La coordination politico-militaire .....	55
Les moyens de projection.....	55
Les Etats Unis.....	55
La puissance .....	56
L'aide et la coopération .....	58
Le rayonnement.....	59
Les moyens de projection.....	60
La Grande Bretagne .....	60
Analyse factuelle .....	61
Les moyens de projection.....	63
Allemagne .....	63
Analyse factuelle .....	64
Les moyens de projection.....	66
Italie.....	66
Analyse factuelle .....	66
Les moyens de projection.....	67
Espagne .....	68
Analyse factuelle .....	68
Les moyens de projection.....	69
Pays-Bas .....	70
Analyse factuelle .....	70
Les moyens de projection.....	71
Pologne.....	71
Analyse factuelle .....	72
Les moyens de projection.....	73
Turquie .....	74
Analyse factuelle .....	74
Les moyens de projection.....	75
Hors OTAN, d'intéressantes particularités nationales.....	75
CONCLUSION .....	78
ANNEXE I CAPACITES DE L'US AIR FORCE FACE AUX NOUVELLES DEFINITIONS DES MENACES .....	81
BIBLIOGRAPHIE .....	83
Sites Internet.....	84

Périodiques .....	84
ENTRETIENS REALISES .....	85
Entretiens formels .....	85
Entretiens informels .....	85

## **Introduction**

Les armées sont quelquefois employées sur leur territoire national pour participer à la gestion de catastrophes ou réquisitionnées pour aider un gouvernement à faire face à des conflits internes. Dans un état de droit, ce n'est pas leur mission première, surtout si elles sont professionnalisées. Le cœur de leur métier est de contribuer (ou de se préparer pour pouvoir contribuer) à la politique étrangère de leur pays. Elles sont souvent loin d'en être conscientes. De leur côté, beaucoup de professionnels de la diplomatie ont une tendance naturelle à ne pas mettre en avant les forces armées, estimant qu'ils sont les seuls responsables de la politique étrangère. Pour eux, le recours à la violence d'Etat par le biais des militaires serait la concrétisation de l'échec de leurs actions. Mais, soldats ou diplomates, ils ne sont que des agents d'exécution. Les décideurs en matière de politique étrangère sont placés à un niveau supérieur. Ceci est particulièrement affirmé en France, où le Président de la République a toujours gardé en prise directe les armées et les Affaires étrangères, même et surtout en période de cohabitation.

### **Contribution des armées à la politique étrangère de leur pays**

La puissance militaire a toujours été un élément clé de la politique étrangère. La mise à disposition des moyens nécessaires demeure une responsabilité des gouvernants mais les modalités d'action ont changé. On a longtemps admis que *"la guerre était la continuation de la politique par d'autres moyens"*. Les actions se déclinaient de manière graduée, balayant toute la gamme, de l'alliance à la négociation conflictuelle, à la coercition et à la violence morale. Quand la totalité des modes d'action ne faisant pas appel à la violence physique étaient épuisés, il fallait alors se résoudre à faire le dernier pas et passer à "autre chose" : la guerre. Cette manière de voir, dite "clauswitzienne", est encore très largement défendue et enseignée. Il a été plus facile, en France au moins, de faire admettre que "La Défense", très loin de se limiter aux seuls ressortissants du ministère éponyme était une affaire globale.

Les procédés comme les objectifs à atteindre semblent pourtant avoir changé. Pendant des siècles, le but de la guerre a été d'anéantir l'adversaire, de l'envahir ou de lui prendre ses richesses. Le critère de la victoire était la destruction de ses forces armées ou l'occupation de son territoire. On cherche davantage maintenant à imposer au rival une coercition qui soit juste suffisante pour l'amener à se soumettre à sa volonté. Celle-ci est généralement présentée

comme l'obligation de renoncer à ce qui a été acquis en violation des règles ou l'acceptation de normes jugées bonnes.

Dans cette nouvelle optique, l'emploi de la violence militaire n'est plus obligatoirement l'aboutissement d'une dégradation relativement progressive d'une situation, mais un moyen parmi d'autres. L'intégration dans le paysage quotidien du terrorisme, des menaces asymétriques, du besoin de se conduire en gendarme du monde ou en parangon de vertu, conduit à considérer l'application de la violence "légale", y compris contre un beaucoup plus faible, comme un moyen parmi les autres. La prévention des conflits prend de l'importance, mais elle n'exclut pas la violence non physique. Celle-ci, largement employée sinon gérée et encore moins légalisée, utilise des pressions de tous ordres et des moyens dits "psyops", y compris entre deux phases de relations ne faisant appel qu'à des négociations. Mais on envisage aussi, dès ce stade, l'emploi plus ou moins ponctuel de la violence militaire. Dans la préface du dernier Livre Blanc britannique, Sir Geoffrey Hoon, Ministre de la Défense, écrit : *"Dans le passé, il était possible de considérer les forces militaires comme l'un des éléments distincts participant à la résolution des crises. Il est maintenant devenu évident que, pour réussir à gérer avec succès les problèmes de sécurité internationaux, il faudra intégrer encore davantage les instruments militaires diplomatiques et économiques aussi bien au niveau national qu'au niveau international."*<sup>1</sup>

Il devient alors indispensable pour le politique de pouvoir piloter l'emploi de la force le plus directement possible, en choisissant les modes d'action de manière à ce que les résultats désirés soient obtenus le plus exactement et le plus vite possible, sans effets secondaires. Or, précisément, vitesse, précision et application à un point unique sont ce qui caractérise au mieux l'emploi des forces aériennes. Le commandement des forces de combat de la Royal Air Force, le Strike Command, a d'ailleurs adopté comme maxime "Precise campaign effects – at range – in time".

## **Contribution à la politique étrangère des armées de l'air**

Jusqu'à la fin de la guerre froide, les armées de l'air<sup>2</sup> des pays de l'OTAN ont avant tout vécu en fonction d'un ennemi potentiel bien précis. Elles étaient bloquées dans l'articulation autour d'un dispositif qui ne connaissait que des moyens de retardement face à

---

<sup>1</sup> "Delivering Security in a Changing World, Defence White Paper", December 2003, Crown Copyright 2004.

<sup>2</sup> On distinguera dans cette étude "Armée de l'Air", qui est l'armée de l'air française, et "armée de l'air", qui s'applique à toutes les armées de l'air de tous les pays.

un adversaire jugé supérieur, en essayant de reporter au maximum l'inéluctable recours aux frappes nucléaires. La priorité était donnée à l'interception des pénétrations adverses. Tout au plus, certains des membres de l'Alliance, dont très notablement la France, étaient impliqués dans des accords bilatéraux qui les amenaient à intervenir hors du cadre otanien. Ces accords étaient le plus souvent des traces de l'époque coloniale et les opérations "africaines" ont marqué pendant longtemps l'Armée de l'Air. Elles sont toutefois restées relativement techniques et se sont bien davantage insérées comme un dérivatif aux préoccupations principales, basées sur le "front de l'Est", que dans un positionnement au cœur du jeu des relations internationales et du rôle joué par la France dans son pré carré.

Quelques années plus tard, le rôle de dissuasion est demeuré fort et pesant dans les concepts d'emploi et les entraînements subséquents. Pourtant, la sensation de tenir une vraie place dans les affaires du monde commence à se faire jour dans les esprits des personnels, qui sont de plus en plus directement concernés. La prise en compte de cette fonction dans l'Armée de l'Air date du début des années 90. Elle s'est concrétisée par la création formelle, en 1997, du poste de sous-chef "relations internationales" au sein de l'état major de l'Armée de l'Air, première des quatre armées à l'avoir créé.

Cette perception demeure cependant diffuse au niveau des exécutants. Les différentes opérations extérieures sur des théâtres non africains, en particulier sur le territoire de l'ex-Yougoslavie, suscitent chez les personnels d'exécution plus de questions et de craintes que de motivations fondées de manière solide. Quand on essaie de rendre compte de ce que font nos alliés de l'OTAN quand ils sont confrontés aux mêmes problèmes, on s'aperçoit que, armées de métier comme armées de conscription, tous les pays éprouvent des difficultés à donner des bases concrètes à ces actions.

Cette lacune, vient sans doute d'une grande difficulté à passer d'une approche totalement technico-opérationnelle à une conception bien différente, qui serait basée sur une analyse des potentiels d'action et des réalités envisageables à court et moyen termes. Très peu de documents publics ayant valeur de synthèse et de base théorique existent dans ce domaine en dehors des Etats-Unis. Tant perception qu'ont d'elles mêmes les armées de l'air qu'image qu'elles voudraient exporter, la bataille besogneuse des conflits de basse intensité qui sont pourtant le lot quotidien n'est pas mise en avant.

Et pourtant...Qu'elles le veuillent ou non, l'emploi des forces aériennes est devenu primordial dans la résolution de conflits auxquels leurs pays participent. Plus important

encore, elles sont passées d'un rôle un peu supplétif dans lequel elles étaient généralement cantonnées dans les conflits de basse intensité à un rôle prééminent qui est aujourd'hui celui de l'arme de la troisième dimension.

Les paragraphes précédents ne s'intéressent qu'à la problématique de la résolution des conflits qui représente probablement la plus grande nouveauté et la plus grande spécificité dans l'engagement des armées de l'air. Il demeure des rôles plus traditionnels et moins directement visibles, dont l'importance n'est pourtant pas à négliger. Les forces aériennes sont un instrument de prestige de qualité, qu'elles agissent sur le sol national, souvent face à des hôtes étrangers, où qu'elles aillent en représentation à l'extérieur. La qualité de la police du ciel qu'elles exercent est aussi un vecteur de notoriété autant que de souveraineté, dont l'importance a beaucoup cru depuis le 11 septembre. Enfin, dispensatrices de formations à des cadres étrangers, support à l'exportation, fournisseuses d'experts reconnus aussi bien dans le domaine militaire que dans le domaine civil, pépinières de pilotes d'essai et de spationautes, les forces aériennes participent largement au rayonnement de leur pays à l'étranger.

Dès l'origine de cette étude, il était prévu de rencontrer, entre autres, des responsables politiques et des journalistes français non spécialisés pour leur demander quelle était leur vue de la place tenue par l'Armée de l'Air en tant que contributrice à la politique étrangère du pays. Quelques entretiens informels sur le sujet ont donc eu lieu, qui ont permis de dégager une constante : l'Armée de l'Air n'est pas perçue, dans ce rôle, en tant que telle. Ce qui ne signifie pas que son importance soit méconnue ou sous-estimée, bien au contraire. Simplement, ce qui est pris en considération, ce sont des capacités, des moyens et des effets, mais sans particularisation. Ce n'est qu'en pressant l'interlocuteur de questions que l'on arrive à lui faire dire qu'il a ressenti une singularité. De même, quand on demande quels sont les moyens à mettre en œuvre dans tel ou tel type d'opérations, la réponse est globale et s'attache aux actions à entreprendre en fonction de la situation, sans chercher à savoir si elles seront confiées à des opérateurs bien définis. Pourtant, en particulier en ce qui concerne les démonstrations de puissance, la nécessité de disposer d'une totale maîtrise du ciel et la validité des frappes issues de la troisième dimension, le concept de puissance aérienne semble bien admis.

Les opérations en Afghanistan et la guerre de 2003 en Irak ont certainement largement pesé sur les esprits. Si on a vu pendant deux ou trois jours les images montrant les avions décollant chargés de bombes, si les éclairs lumineux provoqués par les frappes sur Bagdad ont

fait la une de l'actualité, ce n'est pas ce que les profanes ont retenu. Très vite, tout le débat s'est centré sur la progression des troupes au sol et sur l'affrontement, annoncé comme inévitable, des blindés américains et des divisions d'élite de la garde de Saddam. Quand la victoire a été consommée, on n'a pas ou peu entendu, que ce soit dans les médias grand public ou dans les enceintes spécialisés, de voix pour dire qu'il n'y avait pratiquement pas eu de combats au sol, et encore moins pour expliquer pourquoi. A sujet des opérations qui ont eu lieu en Afghanistan en 2001 et 2002, on a davantage parlé de l'importance des frappes aériennes. C'était souvent pour mettre en avant les dérapages réels ou inventés et la participation française a été pratiquement occultée. Cela avait déjà été le cas lors des opérations au Kosovo où, pourtant, les forces terrestres n'étaient pas intervenues du tout. Dans les phases qui suivent le conflit proprement dit, là encore, le rôle des forces aériennes demeure très confidentiel. Dans les médias, les images d'appareils à voilure fixe sont rarissimes, qu'il s'agisse d'interventions d'avions de combat ou de simples missions de transport. En Irak, en 2004, beaucoup de morts et de blessés américains l'ont été lors d'attentats (road side bombs) contre des convois logistiques. Très peu de gens savent que pour diminuer ces pertes, la mesure la plus efficace n'a pas été de blinder les véhicules mais de remplacer, partout où c'était possible, les transports terrestres par des transports par voie aérienne. Après le tsunami de décembre 2004, la moitié (environ 13 000 hommes) des personnels étrangers à la région engagés dans les secours étaient des militaires américains. Parmi ceux-ci, plusieurs milliers, les premiers arrivés sur zone d'ailleurs, étaient directement liés aux forces aériennes (US Air Force, US Navy, Marine Corps).

Dans l'ensemble de cette étude, quelques domaines ne sont pas abordés ou ne le sont que très partiellement. Il s'agit surtout de ceux où la spécificité des armées de l'air n'apparaît pas ou très peu : les actions de coopération internationales où l'ensemble des armées françaises sont engagées et les ventes d'armes. Le sujet du rapport des ventes d'armes et de la politique étrangère mériterait d'ailleurs une étude spécifique à lui seul. Le spatial ne fait pas non plus l'objet de développements spécifiques, sa subordination étant très variable suivant les pays.

## **Chapitre 1**

### **En quoi les forces aériennes contribuent-elles à la politique étrangère de leur pays ?**

Avant que de comparer ce que font les armées de l'air des différents pays de l'OTAN au profit de la politique étrangère de leurs nations, il paraît nécessaire d'essayer de balayer la totalité du spectre des actions possibles. Ce n'est qu'après avoir catalogué ce qui se fait et ce qui ne se fait pas bien, ce que l'on aimerait faire et ce que l'on se refuse à faire, qu'il sera possible d'examiner le positionnement de nos principaux alliés face à la même problématique. Au cours de son élaboration, la grille d'analyse se décompose assez vite et tout naturellement en deux parties. D'un côté les modes d'action liés à la puissance, de l'autre "tout le reste", c'est à dire ce qui relève du rayonnement, de l'aide et de la coopération.

#### **Le rapport avec la politique étrangère**

L'aviateur, peut-être moins encore que le soldat ou le marin, n'a guère conscience d'œuvrer en faveur de la politique étrangère de son pays. Dans la plupart des cas, il est un technicien plus qu'un combattant participant directement à l'application des feux. Il éprouve pourtant un grand sentiment de solidarité avec les équipages et adhère sans états d'âme aux actions. Jusqu'à une période récente, les opérations hors du territoire national ne concernaient guère que le transport aérien militaire et quelques escadrons "spécialisés" dans les conflits en Afrique, qui tenaient dans l'Armée de l'Air une place un peu semblable à celle dévolue aux Troupes de Marine et à la Légion Etrangère dans l'Armée de Terre. L'implication un peu plus globale date de l'opération Epervier (Tchad, 1978). Mais c'est la guerre du Golfe qui a marqué le vrai tournant. Elle est de plus intervenue alors que le ravitaillement en vol se banalisait et devenait la norme, ouvrant à toute l'Armée de l'Air un domaine d'action beaucoup plus large au moment où disparaissait l'adversaire situé juste derrière le rideau de fer, à quelques dizaines de minutes de vol.

Désormais, les opérations en direction de l'étranger sont devenues une réalité quotidienne, qui concerne la totalité des personnels. Les détachements à l'extérieur du territoire national sont totalement banalisés et, pour beaucoup de ceux qui restent dans leur

affectation métropolitaine, le travail de tous les jours ne se conçoit que dans un contexte européen, tout comme la présence de cadres, stagiaires ou hôtes étrangers sur les bases aériennes ne pose plus aucun problème.

Les armées de l'air ont au moins trois excellentes raisons de se singulariser positivement dans leur participation à la politique étrangère de leur pays.

D'abord, parce qu'une politique étrangère repose sur de nombreux piliers, dont l'un des plus importants est la puissance militaire. L'exemple de l'Allemagne et du Japon, vaincus de la Deuxième guerre mondiale, est là pour rappeler que sans puissance militaire et malgré une éclatante réussite économique, on peut rester "un nain politique". Dans cette vision, les armées de l'air ne s'envisagent que comme l'une des composantes de l'ensemble des forces militaires. On note d'ailleurs une modification des modes de pensée qui conduit à raisonner de plus en plus en matière de travail interarmées.

Ensuite, parce que les forces aériennes font certaines choses autrement que les autres forces, terrestres ou navales. Mettant en oeuvre des moyens d'action différents, elles peuvent obtenir, à coût égal, des résultats plus ou moins bons ou, à égalité de résultat, avoir des coûts différents. Ces "coûts" doivent d'ailleurs être vus sous tous les angles, la partie purement économique n'étant que l'un des nombreux aspects du problème. La tendance actuelle étant de concevoir les opérations en fonction des effets recherchés, le choix des moyens devient plus important. " *Nous sommes en train de mettre en place des changements radicaux dans la future structure des forces, en réduisant le niveau de certaines capacités pour pouvoir investir davantage dans des capacités prioritaires plus à même de nous offrir les capacités dont nous aurons besoin.*"<sup>3</sup>

Enfin, parce que les forces aériennes (ou les armes de la troisième dimension qu'elles mettent en oeuvre) sont de plus en plus souvent les seules à être capables d'obtenir tel ou tel effet jugé souhaitable par le politique. Il s'agit le plus souvent de missions qui n'étaient pas envisageables pour des raisons techniques ou autres et que le recours aux moyens de la troisième dimension rend possible. La plupart de ces actions sont liées à la capacité des forces aériennes à opérer vite et très loin de leurs bases nationales, y compris dans la profondeur de l'adversaire, qu'il s'agisse d'attaques, de missions de renseignement ou d'infiltrations.

---

<sup>3</sup> Geoffrey HOON, Secrétaire à la Défense, introduction de "*Delivering Security In A Changing World*", op cit.

## Les modes d'action

On essaiera de décliner ici l'ensemble des modes d'action spécifiques aux forces aériennes. L'accent se portera évidemment sur les particularités qui font que l'usage de ces forces correspond particulièrement bien à certains besoins des gouvernants dans la mise en œuvre de leur politique étrangère. On se penchera aussi sur ce qui peut faire que d'autres moyens d'action puissent être plus adaptés à leurs besoins.

### Puissance

*"Une des conséquences de l'emploi exclusif de l'arme aérienne est le confort dont le pouvoir politique croit pouvoir jouir en espérant obtenir le règlement rapide d'une crise par une seule gesticulation"*<sup>4</sup>. Cette déclaration toute récente rejoint ce que déjà, en 1932, le Capitaine Lidell Hart défendait dans "La Guerre Moderne" <sup>5</sup>.

Il arrive régulièrement que, dans le cadre de la mise en œuvre de sa politique étrangère, un pays soit amené à décider de recourir à une violence jugée légitime. Ses dirigeants désirent alors, surtout quand un grand pays ou une coalition basée sur de grands pays s'opposent à un "trublion" plus nuisible que réellement puissant, gérer au plus direct les opérations et surtout leurs effets. Cette démarche est aujourd'hui clairement prônée en Grande Bretagne et aux Etats-Unis, alors qu'elle rencontre ailleurs de farouches opposants. Les doctrines basées sur la recherche des effets privilégient un certain nombre de qualités propres aux forces aériennes.

Il existe un débat sur l'application de la puissance aérienne, dans le cadre de la diplomatie coercitive comme dans celui des conflits, qui rend difficile la juste appréciation de la place à donner aux forces qui la mettent en œuvre. *"La plupart des interprétations concurrentes de la crise [du Kosovo] ont fini, à force de remettre en cause (avec pertinence d'ailleurs) les lectures naïvement excessives de la contribution de la puissance aérienne, par créer une sorte de consensus minorant l'impact de la puissance aérienne sur l'issue de la crise, négligeant certaines de ses contributions effectives autant que les processus qui sous-tendent sa mise en œuvre.[... ]. Même si ces réserves sont dans l'ensemble pertinentes (elles*

---

<sup>4</sup> Mémoire de stratégie aérienne du Groupe "AIR 1" de la 10<sup>e</sup> promotion du CID, "Fondamentaux de la puissance aérienne", in "Penser les Ailes Françaises", n°1, 2003.

<sup>5</sup> Capitaine LIDELL HART "La Guerre Moderne" ("The British Way in Warfare", traduit par Henri Thies), Bibliothèque d'histoire politique militaire et navale, Editions de la Nouvelle revue critique, Paris 1935.

*dénoncent souvent des positions si excessives que leur mérite est cependant moins grand qu'il n'y paraît), elles sous-estiment l'impact politico-diplomatique de la puissance aérienne."*<sup>6</sup>

### ***Réactivité***

La première des spécificités des forces aériennes est leur réactivité. Le passage, sur le territoire national ou sur les terrains de déploiement permanents, du stade "temps de paix" à un stade d'alerte supérieur ou même au décollage pour une mission ou pour un déploiement vers un terrain plus proche des futures opérations est une affaire d'heures. L'un des éléments de cette réactivité est l'existence du ravitaillement en vol, qui permet d'augmenter le rayon d'action de manière considérable et de procéder à des frappes depuis les terrains de stationnement du temps de paix. Pour un pays comme les Etats Unis, les B 52 et autres bombardiers stratégiques ont la capacité de frapper n'importe où dans le monde en quelques heures. Cette réactivité des avions de combat est partagée par tous les autres moyens aériens, qui peuvent agir vite et loin, quel que soit le besoin. Dans un conflit moderne, mais aussi lors d'une catastrophe naturelle, c'est presque toujours un aéronef militaire qui arrive le premier sur les lieux.

Mais la réactivité dans le temps et malgré les distances n'est pas seule. Les moyens des forces aériennes sont généralement capables de plusieurs types de mission, et le passage d'une capacité à une autre se fait très rapidement. Les avions de combat de nouvelle génération peuvent être utilisés pour différents types d'attaque au sol, mais sont aussi capables d'exécuter des missions de supériorité aérienne, de police du ciel, de reconnaissance tactique ou stratégique, de guerre électronique.. On redécouvre même régulièrement la vertu dissuasive d'un passage à très grande vitesse et très basse altitude. Les aéronefs de transport peuvent aussi s'adapter, en quelques heures et sans nécessiter de transformation majeure, à un grand nombre de missions, depuis l'humanitaire jusqu'au poser d'assaut. La tendance est d'ailleurs au MRTT, (multi role tanker transport), qui couvre une grande étendue de missions possibles.

Ces capacités d'adaptation ont aussi l'énorme avantage de pouvoir se décliner au quotidien, y compris lors de déploiements à très longue distance. L'économie de moyens ainsi réalisée est considérable.

---

<sup>6</sup> Pascal VENNESSON "*Bombarder pour convaincre ? Puissance aérienne, rationalité limitée et diplomatie coercitive au Kosovo*" in [http://www.conflicts.org/article.php3?id\\_article=232](http://www.conflicts.org/article.php3?id_article=232) publié hiver 2001

## **Rayon d'action**

Le fait de disposer de forces aériennes conventionnelles à long rayon d'action est relativement récent dans l'histoire des armées de l'air les plus évoluées et relève encore du rêve pour la plupart d'entre elles. Le ravitaillement en vol a longtemps été réservé exclusivement aux aéronefs des forces stratégiques dans le cadre de leur mission nucléaire, puis, avec beaucoup de limites, aux missions de reconnaissance stratégiques. Pour les avions de combat conventionnels, il n'était envisagé, avec beaucoup de réserves, que pour les convois. Ce n'est qu'au milieu des années 80 que la première mission réelle de bombardement conventionnel à longue distance a été préparée en France. Aujourd'hui, la plupart des armées de l'air des pays de l'OTAN sont capables d'effectuer des frappes à 2000 kilomètres du terrain de départ, quelques heures après en avoir reçu l'ordre. Tous les avions de combat, mais aussi les systèmes de détection aéroportés (SDA, AWACS), nombre d'avions de transport et bientôt certains hélicoptères sont ravitaillables en vol. Grâce aux actions diplomatiques, les forces aériennes disposent d'une bonne quantité de terrains de déploiement et sont de plus en plus capables de les activer rapidement. L'ensemble de ces potentialités permet de couvrir une bonne partie de la planète, et surtout de la couvrir très vite. Cette capacité de "global reach" augmente considérablement le volume d'influence des pays qui s'en sont dotés.

## ***Renseignement***

Les forces aériennes sont généralement les principales pourvoyeuses de renseignement d'origine technique, de plus en plus souvent en temps réel. Le renseignement photographique tactique classique demeure important, mais il se complète de renseignement stratégique, à très haute connotation politique, pour les rares pays à être dotés des moyens nécessaires. Les moyens embarqués comportent aussi des capteurs d'imagerie travaillant en dehors des longueurs d'onde visibles ou basés sur des radars.

Mais il existe bien d'autres capteurs que les aéronefs permettent de mettre en œuvre, soit au-dessus du territoire de l'adversaire, soit le long de ses frontières ou même encore plus loin, à l'abri de ses armements. Ce sont quelquefois des capteurs d'imagerie, mais il s'agit le plus souvent de capteurs de signaux électroniques, travaillant sur l'ensemble du spectre, sans parler de capteurs encore plus spécialisés.

## *Modularité des actions*

Le plus petit élément des forces terrestres conventionnelles qu'il soit possible de projeter est la compagnie. Pour les forces navales, c'est un bâtiment. Pour les forces aériennes, un seul aéronef, qui peut être monoplace, suffit. Pendant longtemps, les avions de combat emmenaient un missile, deux ou quatre bombes, qui étaient tirés en une seule fois sur un seul objectif défini avant le décollage. On envisage désormais, grâce aux progrès techniques, de ne larguer qu'une seule arme par objectif, donc de traiter plusieurs d'entre eux, éventuellement distants de dizaines de kilomètres, au cours d'une seule mission. On est aussi, bien entendu, capable de réassigner des objectifs en vol. Ceci se combine avec l'évolution des armes elles-mêmes. Dès aujourd'hui, grâce surtout au GPS, si les Etats Unis en autorisent l'emploi, elles ont une grande précision. Ceci permet, à effets souhaités égaux, de diminuer leur poids unitaire, donc d'en emporter davantage pour traiter plus d'objectifs. Mais on se dirige aussi vers des armes qui seraient emportées par des aéronefs et larguées au-dessus d'une zone adverse, ou des véhicules sans pilote, capables de se mettre en attente pendant des minutes ou des heures avant de se faire affecter (éventuellement par une autre autorité que l'avion "largueur") ou de trouver elles-mêmes une cible. Toutes ces évolutions induisent une diminution du poids unitaire des munitions et du nombre de munitions employées à effet égal, réduisant par-là même la portée d'éventuels dommages collatéraux.

La manière de choisir les cibles a aussi changé, en bonne partie en raison de la popularisation des théories de John Warden <sup>7</sup> et des réflexions que cela a entraîné <sup>8</sup>. La connaissance très fine de l'adversaire permet d'établir une modélisation de l'ensemble de ses moyens et surtout d'en tracer le maillage. On peut alors choisir des cibles, pas forcément significatives au premier regard, dont le positionnement dans le réseau est tel que leur destruction entraîne l'incapacitation d'ensembles importants. L'emploi quasi systématique d'armes de grande précision permet alors de provoquer les effets désirés en limitant les dommages physiques réels et en n'obérant pas la reconstruction.

L'ensemble de ces modalités d'action demeure très finement gérable à distance, en raison de la présence presque au bout de la chaîne d'un pilote humain. Il reste encore le problème des cibles mobiles, qui demeurent beaucoup plus compliquées à traiter.

---

<sup>7</sup> Colonel John WARDEN, *"The Air Campaign : Planning for Combat"*, National Defense University, 1989.

<sup>8</sup> Lieutenant Colonel Philippe CEXUS, "Le modèle de l'adversaire et son milieu", in *"Penser les ailes françaises"*, N°3, mai 2004, CESA Paris.

Dans les opérations non violentes, la modularité des moyens aériens est tout autant la règle. Tout aéronef de transport, avec son équipage, est largement autonome et peut s'intégrer dans pratiquement tout dispositif. Il est d'ailleurs souvent capable de se contenter du même soutien qu'un aéronef civil.

### ***Possibilité d'atteindre toute vulnérabilité de l'adversaire, en graduant finement les effets***

Qu'il s'agisse d'un conflit de faible intensité ou d'une guerre mondiale, les forces terrestres sont obligées de passer par un couloir entre leur zone de départ en territoire ami et leur objectif. La création de ce couloir ne peut se faire que de manière contraignante et surtout très ostentatoire. Il faut aussi du temps entre la décision, la mise en place du couloir, l'analyse des conséquences de cette mise en place, le traitement de l'objectif situé au bout du couloir, l'analyse des résultats et le choix de l'action suivante. Au contraire, les forces aériennes fonctionnent de manière globale. Elles souffrent de devoir d'abord acquérir la maîtrise, temporaire ou non du ciel, qui peut s'assimiler à la création d'un couloir. Par contre, une fois cet objectif atteint, elles ont toute liberté pour opérer et peuvent aller attaquer n'importe quelle cible, où qu'elle soit située dans la profondeur. Pendant les opérations au Kosovo, le chef d'état major de l'Armée de l'Air a pu dire : *"Tous les objectifs assignés ont été détruits dans un délai n'excédant jamais quarante huit heures."*

En plus de la rapidité d'action, le responsable politique dispose donc d'une "certitude" d'efficacité, qui s'améliore encore avec les progrès techniques qui permettent de garantir le résultat des attaques quelles que soient les conditions météorologiques. Les forces aériennes lui offrent donc la possibilité de sortir d'un processus "par tranches", très lourd et plein d'incertitudes, pour passer à un processus itératif, chaque action pouvant être directement décidée en fonction des résultats de la précédente. Le fait aussi de pouvoir faire plier un adversaire sans pénétrer sur son territoire lui ouvre des portes de sortie et, en ne compliquant pas la situation dans un pays déjà déstabilisé, limite les risques de voir se créer des mouvements de résistance.

### ***Economie***

A première vue, l'usage des forces aériennes est coûteux. Les infrastructures nécessaires sont lourdes, les matériels forcément très sophistiqués et les munitions très chères.

On s'aperçoit cependant à l'usage, dans les opérations basées sur les effets, que ces coûts ne sont peut-être pas non plus élevés qu'on peut le penser. C'est d'ailleurs l'un des grands arguments que faisait déjà valoir Winston Churchill : "*l'aviation au cours de cette expédition [au Somaliland, en janvier 1920] a obtenu des résultats supérieurs à ce qu'on aurait pu attendre d'une colonne d'avant-guerre... qui aurait coûté six ou sept millions de livres de notre monnaie actuelle*"<sup>9</sup>. L'économie – relative - a plusieurs raisons. La première est l'utilisation de moyens existants. Ainsi, l'usage du ravitaillement en vol et de terrains amis (qui ne sont pas obligatoirement situés à proximité immédiate de la zone d'opérations), permet de se passer de déploiements coûteux et surtout de la nécessité d'établir une ligne logistique jusqu'à la proximité immédiate de la ligne des contacts. La seconde est le faible nombre d'armes nécessaires pour obtenir un effet désiré. Les premières grandes campagnes de bombardement effectuées par des forces aériennes ont utilisé peu d'armes pour obtenir des effets importants. Entre le 21 mars et le 15 août 1918, les bombardiers français prirent une large part à l'effondrement des troupes allemandes en larguant 2035 tonnes de bombes, principalement sur des gares, des dépôts et des troupes à l'arrière. C'est ce que l'artillerie française tira, en moyenne, toutes les 34 heures pendant la même période<sup>10</sup>. Ce n'est que plus tard que furent préconisés les bombardements massifs que l'on a retrouvés surtout pendant la Deuxième guerre mondiale, puis au Vietnam ou pendant la Guerre du Golfe, avant de revenir à des armes de précision que le GPS rend de moins en moins coûteuses.

### ***Respect des règles d'engagement.***

L'un des gros problèmes qui se pose lors des opérations, qu'il s'agisse de maintien de la paix, d'imposition de la paix ou d'un conflit affirmé, est celui des règles d'engagement<sup>11</sup>. Les gouvernements veulent à tout prix éviter les dérives et les dommages collatéraux, terriblement néfastes quand les opinions publiques ne soutiennent pas franchement les opérations en cours, ce qui est devenu le cas le plus fréquent. Il en résulte des règles d'engagement extrêmement restrictives qui peuvent conduire à rendre impuissantes les forces engagées ou les mettre dans des situations inextricables. La situation se complique encore quand les forces sont fournies par plusieurs nations qui superposent, au détriment de la cohérence, des règles nationales à un ensemble de règles définies par l'autorité de la coalition. Les frappes aériennes sont plus simples à gérer, l'objectif et les moyens utilisés pour l'attaquer étant définis avant le décollage

---

<sup>9</sup> Intervention devant les Communes, citée par Basil LIDELL HART in "*La guerre moderne*", op. cit.

<sup>10</sup> Alain BRU, "*Histoire de la guerre à travers l'armement*" [http://www.stratisc.org/act/bru/act\\_bru\\_hisguerre\\_106.html](http://www.stratisc.org/act/bru/act_bru_hisguerre_106.html)

<sup>11</sup> Conclusions Séminaire "UNMAS 2000", Helsinki 2000, non publiées.

et ayant fait l'objet d'un consensus politique entre les membres de la coalition. Les procédures et les règles d'engagement sont aussi communes, sachant que les situations "floues" sont beaucoup plus rares dans la troisième dimension qu'au sol. De plus, il est facile de définir des règles adaptées à chaque mission, l'élément de base n'étant pas une unité comprenant des dizaines ou de centaines d'individus, mais un équipage d'un ou deux hommes, déjà sélectionnés pour leurs aptitudes intellectuelles et leur capacité à gérer le stress.

### ***L'établissement de la maîtrise du ciel est devenu incontournable.***

Au cours des opérations de maintien ou de rétablissement de la paix, la supériorité aérienne de la coalition agissante est désormais considérée comme un préalable indispensable. Pour les opérations ayant eu lieu depuis 1990, l'établissement de cette supériorité n'a pas posé de problèmes pour ce qui concerne la moyenne et la haute altitude. Les moyens adverses, intercepteurs et moyens sol-air, ont été détruits ou rendus inutilisables dès les premiers jours du conflit, de même que les avions d'attaque au sol qui auraient pu garder une capacité de nuisance. C'est parce qu'on avait pensé que cette dernière précaution n'était pas indispensable que les troupes françaises positionnées en Côte d'Ivoire ont déploré 9 morts et 34 blessés, le 6 novembre 2004. Par contre, les missiles à guidage infra rouge et l'artillerie (même de petit calibre) sol-air demeurent de vrais dangers et font courir un risque souvent jugé inacceptable pour les avions évoluant en basse et très basse altitude, surtout si leur mission les conduit à travailler relativement longtemps dans une petite zone. Cette considération pénalise en particulier les hélicoptères de combat.

### ***Instrument de souveraineté***

En temps de paix, la plupart des Etats font respecter leur souveraineté sur le sol national par des forces de police (et/ou de gendarmerie) distinctes, au moins au niveau de l'autorité d'emploi, des forces militaires terrestres. Par contre, la souveraineté en mer et dans la troisième dimension est tout aussi classiquement confiée aux forces militaires compétentes. Cela tient surtout au fait que les moyens nécessaires pour faire respecter la souveraineté nationale dans ces milieux sont techniquement beaucoup plus sophistiqués et que l'on imagine mal la création de forces non militaires spécifiques et capables de les mettre en oeuvre. Dans le domaine maritime, certains pays ont cependant confié une partie de la mission à un corps de Garde-Côtes. L'Union soviétique avait même été encore plus loin avec les troupes de garde frontières et gardes maritimes liées au KGB.

A ce jour, l'affirmation de la souveraineté dans la troisième dimension reste très largement une des tâches des armées de l'air. Elles ont d'ailleurs depuis quelques années pris en compte la protection des grandes réunions nationales et internationales, qui se déroulent à l'intérieur de bulles de sécurité. L'étanchéité dans la troisième dimension de ces constructions est en France du ressort de l'Armée de l'Air, qui emploie et coordonne pour ce faire des moyens pouvant appartenir à toutes les composantes de l'Etat.

Les pays qui ont des territoires d'outre mer, des colonies, des accords de défense mutuelle, ont aussi, au titre de la souveraineté, à faire peser leur présence hors du territoire national. La rapidité de déplacement liée à l'usage des moyens aériens et l'étendue de leur rayon d'action permet de faire régulièrement acte de présence dans des territoires éloignés les uns des autres. Ces manifestations de souveraineté peuvent être accomplies soit directement en tant que force aérienne, soit en tant que moyen de transport d'une autorité.

### ***Instrument de démonstration***

L'usage de la force aérienne comme instrument d'intimidation demeure efficace. L'apparition d'un avion qui survole impunément une zone adverse provoque dans les populations un sentiment de crainte et leur donne une impression d'impuissance. Comme le note Lidell Hart, *"Un bombardement aérien a toujours en soi quelque chose de froid, d'effrayant, d'impersonnel et de fatal. Ce n'est plus un châtimeur, mais un fléau des cieux frappant la communauté."* Le simple fait de déployer des avions de combat à proximité d'une zone conflictuelle est un signe fort. Ils font en effet peser une menace tangible, capable d'être mise en œuvre très rapidement et de manière répétitive. Les forces obligées de prendre en compte cette menace perdent immédiatement une grande partie de leur liberté de déplacement et d'action. Face aux armes de la troisième dimension, il y a des refuges, mais il n'y a pas de sanctuaire. On sait aussi que les populations civiles obligées de se mettre aux abris chaque fois qu'un avion est signalé sont très vite psychologiquement marquées, même si elles ne souffrent pas directement des bombardements.

Une fois la maîtrise du ciel acquise et en fonction du risque que font courir d'éventuelles défenses sol-air, la gesticulation effectuée par des avions de combat, sans que ceux-ci aient besoin d'utiliser leur armement, est un instrument politique de qualité. Il est d'autant plus intéressant qu'il peut être utilisé dans des zones autrement inaccessibles.

Les forces aériennes forment aussi généralement l'une des composantes de la dissuasion nucléaire des pays qui en sont dotés. Elles sont un instrument de gesticulation que l'on peut rendre très visible, au prix d'une certaine vulnérabilité. Elles forment ainsi un bon pendant aux missiles, plus sûrs mais dépourvus de souplesse d'emploi.

### ***Moyen le plus rapide de transport et de déploiement***

Qu'il soit stratégique ou tactique (intra-théâtre), le transport aérien demeure le moyen de transport et de déploiement le plus rapide. Ce sont toujours des avions qui mettent en place les premiers détachements, qu'il s'agisse de précurseurs, de moyens de commandement ou de soutien aux unités de combat. Ce n'est pas un hasard si le facteur dimensionnant de beaucoup d'équipements des forces terrestres et aériennes est la dimension de la soute du C 130, l'avion de transport tactique le plus répandu au monde. Les limitations des capacités de transport, surtout stratégiques, demeurent fortement pénalisantes. Il n'est en effet pas question de déployer un contingent important et équipé de matériels lourds uniquement par la voie des airs<sup>12</sup>.

Les problèmes des troupes d'occupation américaines en Irak ont récemment conduit à envisager une nouvelle utilisation des moyens de transport aérien. Les énormes flux logistiques nécessaires conduisaient en effet à la multiplication de convois routiers qui se révélaient très vulnérables. L'utilisation de moyens aériens, bien que très coûteuse, a permis de réduire les pertes américaines, tout en libérant un bon nombre de combattants et de blindés précédemment consommés par la protection des convois.

### ***Moyen de gouvernement et de commandement***

Les forces aériennes peuvent donner aux dirigeants politiques et aux plus hauts responsables les moyens de garder tous les contacts nécessaires à la persistance du commandement, tout en étant protégés contre la plupart des attaques envisageables. Juste après les attaques du 11 septembre, alors que les autorités américaines n'avaient aucun moyen de deviner ce qui pouvait encore se passer, le Président Bush a pu embarquer à bord d'Air Force One, où il disposait de tous les moyens nécessaires. Et ce n'est pas non plus un hasard si, dans les pays disposant de forces nucléaires, les postes de commandement

---

<sup>12</sup> Dans le cadre du programme "Future Combat Systems", les Etats-Unis souhaitent cependant développer des véhicules ayant la puissance de feu, la mobilité et le niveau de protection d'un char lourd tout en pouvant être transportés par un C 130.

gouvernementaux les mieux protégés se trouvent à proximité des postes de commandement des Forces Stratégiques, généralement gérés par les armées de l'air.

Beaucoup de nations, même petites, disposent d'une "escadrille présidentielle" destinée au transport des hautes personnalités de l'Etat. Pour avoir la souplesse et la disponibilité voulue, ces escadrilles appartiennent généralement aux armées de l'air. On aurait pu penser que la multiplication des moyens de communication, du téléphone à la visioconférence, allait restreindre leur rôle. Il se trouve que leur utilité demeure, en particulier parce qu'elles permettent des déplacements rapides de personnalités quand une négociation a tout à gagner en prenant la forme d'un face-à-face réel.

### ***Utilisation dans le cadre des doctrines "zéro morts"***

Même dans le cadre de l'emploi d'une violence légitimée par les circonstances et parfaitement acceptée par son opinion publique, le responsable politique, surtout occidental, tend à privilégier tout ce qui évite de produire des images dérangeantes. L'usage des armements tirés par des aéronefs répond plutôt bien à cette demande. L'image que véhicule le pilote est celle d'un combattant qui n'a pas de "sang sur les mains" <sup>13</sup> et elle demeure très positive dans l'imaginaire populaire. La puissance aérienne tend d'ailleurs à n'être utilisée dans toute sa violence que pendant peu de temps, au début du conflit, le "sale boulot" étant réservé par la suite aux forces terrestres.

Dans les conflits récents, les frappes exécutées par des avions sont celles qui se rapprochent le plus du "zéro/zéro" (zéro morts amis, zéro dégâts collatéraux) recherché par tous les dirigeants. Dans une opération extérieure, plus ou moins soutenue par l'opinion nationale, le problème des pertes amies se pose aussi, souvent au point de remettre en cause la participation de certains pays. L'emploi de moyens aériens permet de les réduire. Tout d'abord parce que, pour des effets importants, le nombre d'aéronefs et d'équipages engagés reste très faible. Ensuite, parce que les campagnes actuellement envisagées comprennent une première phase de destruction des capacités antiaériennes adverses. Le nombre d'avions perdus en opérations demeure faible <sup>14</sup>, les campagnes commençant toujours désormais par l'éradication des capacités d'interception et des défenses sol-air de l'adversaire. Au cours des opérations qui ont eu lieu pendant et après la première guerre du Golfe, la plupart des équipages et des

---

<sup>13</sup> Entretien avec un journaliste spécialisé dans les relations internationales.

<sup>14</sup> C'est de moins en moins le cas avec les hélicoptères, dont l'utilisation au combat air-sol ne peut qu'être remise en question depuis les opérations soviétiques en Afghanistan.

aéronefs perdus l'ont été pour des causes autres que le feu ennemi. On note aussi que l'opinion publique apporte généralement son soutien à tous ses prisonniers et ses otages. Les équipages abattus et retenus en captivité chez l'adversaire ne font pas exception à la règle, pourvu que cela arrive assez rarement. De son côté, l'adversaire subit aussi beaucoup moins de dommages collatéraux, grâce au ciblage et à la généralisation des armements de précision, qui se traduisent par une diminution des quantités de munitions utilisées pour produire l'effet désiré.

L'emploi de l'arme aérienne présente aussi l'avantage politique de ne pas imbriquer les forces amies et ennemies. Dans le cadre d'une gesticulation, il est possible de faire cesser ou de recommencer presque instantanément les intrusions dans le volume de souveraineté de l'adversaire. Cela présente l'avantage de l'affaiblir psychologiquement. Mais cela peut aussi permettre d'éviter de devoir procéder, après qu'un accord ait été réalisé, à un retrait qui risque toujours de provoquer des ressentiments et des bavures.

***Certaines spécificités des forces aériennes lors de leur emploi à l'extérieur relèvent très directement de l'action diplomatique.***

Pour pouvoir se déployer, les armées de l'air ont besoin, et c'est l'une des contraintes les plus pénalisantes auxquelles elles sont soumises, de disposer d'installations qui ne peuvent se construire en quelques jours. Elles doivent aussi détenir des autorisations de survol, y compris pour des aéronefs de combat. Les relations entre le Ministère de la Défense et le Ministère des Affaires étrangères jouent alors à plein. Le prépositionnement de moyens, la certitude de pouvoir disposer d'infrastructures adaptées, l'existence de protocoles d'accord et d'autorisations de survol sont le fruit de la collaboration permanente des deux organismes. Ils doivent faire l'objet d'une préoccupation continue. En cas de besoin, ce sont des heures et des journées de négociations et de tracasseries qui seront évitées, à un moment où le facteur temps est primordial.

**Aide et coopération**

Les missions liées à la puissance sont celles qui sont toujours citées en premier quand on parle d'armées de l'air. Elles ont pourtant beaucoup d'autres tâches à accomplir, en particulier avec l'importance sans cesse grandissante que les politiques ont voulu donner aux missions de Petersberg. Avant le 11 septembre, on a même pu envisager que certains pays se limitent à ces missions. La découverte de l'égalité de tous face au terrorisme a conduit à un

retour vers des concepts plus liés à la protection de ses propres populations et à l'opposition par la force à toutes les agressions.

### ***L'assistance.***

Les qualités spécifiques des forces aériennes leur donnent un rôle bien particulier dans les démonstrations et les applications de la puissance. Mais beaucoup de ces spécificités trouvent aussi une utilité dans des tâches tout à fait pacifiques. La réactivité et la capacité à agir partout ou presque sont particulièrement précieuses quand il est nécessaire de répondre à une catastrophe ou à un accident qui, par son ampleur ou son éloignement, ne relève plus de moyens de secours traditionnels.

#### *Aide humanitaire*

Très rapidement dans leur courte histoire, les moyens aériens militaires ont été utilisés pour apporter de l'aide humanitaire, en particulier par le transport ou l'aérolargage de nourriture dans des zones frappées par des catastrophes naturelles. Cette capacité est aujourd'hui très largement exploitée. A chaque fois qu'un événement sollicite le déclenchement d'opérations d'aide humanitaire de grande envergure, les armées de l'air sont sollicitées, pour transporter des équipes de secours ou du fret humanitaire et évacuer des réfugiés. Les moyens dont elles disposent, avions de transport tactiques en particulier, n'ont pas leur équivalent dans le monde civil. Elles participent aussi au déploiement d'hôpitaux de campagne conçus pour être aérotransportables. Cependant, tout comme lors de leur emploi au cours de conflits, les moyens aériens sont limités dans leurs capacités de transport et, souvent, par le manque d'infrastructure à proximité des lieux d'action, ce qui oblige à des ruptures de charge. On commence aussi à utiliser les capacités de reconnaissance aérienne pour évaluer la situation et rechercher des survivants. Les moyens "psyops", largage de tracts, utilisation de hauts parleurs aéroportés ou de stations d'émission volantes peuvent aussi être utilisés pour informer les populations.

Les capacités de transport logistique par air au profit de populations civiles peuvent aussi être utilisées lorsque la traversée d'une zone hostile est impossible autrement. Cela peut aller d'une opération ponctuelle d'évacuation à l'établissement d'un pont aérien dont on verra plus loin l'importance politique qu'il peut avoir.

### *Sauvetages divers*

Parce qu'il se déplace vite et sans trop de heurts, le vecteur aérien a dès ses premières années d'existence, été employé comme moyen d'évacuation des blessés. Très peu après la fin de la Première Guerre Mondiale, des avions de bombardement ont déjà été reconvertis en transport sanitaire. La première évacuation sanitaire à avoir été effectuée par un hélicoptère semble dater du 16 mai 1950, en Indochine <sup>15</sup>, quelques années avant que l'hélicoptère ne soit armé. Ce rôle n'a cessé de s'amplifier et les aéronefs des armées de l'air sont très souvent mis à contribution. Ils peuvent aussi effectuer d'autres transports à vocation sanitaire, organes par exemple. Ce sont aussi des aéronefs de l'Armée de l'Air qui ramènent, dans le cadre d'opérations médiatisées, les otages libérés.

Parmi les missions de sauvetage qui ne peuvent être effectuées que grâce à l'utilisation de moyens aériens, les évacuations de résidents nationaux ou ressortissants de pays amis, bloqués par un conflit ou une crise, se sont multipliées au cours des années. Il faut se souvenir de ce que, par le passé, ces évacuations n'étaient pas possibles et que les "assiégés" étaient généralement massacrés ou pris en otage. Les opérations se déroulent le plus souvent de manière assez pacifique, les aéronefs étant protégés par un cessez-le-feu. La puissance aérienne permet cependant de les réaliser dans des situations plus difficiles, en assurant la sécurisation par la force (moyens aériens et moyens terrestres aérotransportés) des voies d'accès aux terrains d'embarquement et la maîtrise du ciel autour des aéronefs emportant les réfugiés. Ces opérations peuvent s'étendre à des transports massifs de population quand les conditions dans une région, pour cause de catastrophe naturelle ou de conflit, imposent l'évacuation des personnes non indispensables sur place.

### ***Le prestige.***

Les armées de l'air participent, comme les autres armées, au prestige de leur pays par des moyens qui leur sont propres. Elles bénéficient même d'une certaine "aura" attachée à l'image du pilote.

---

<sup>15</sup> Si le pilote (capitaine SALINI) appartenait à l'Armée de l'Air, les hélicoptères avaient été payés par le Service de Santé.

### *Les équipes de présentation*

Les équipes de présentation jouissent toujours d'un prestige considérable. Les meetings ont le plus souvent lieu à l'intérieur du pays, mais certaines nations font l'effort d'organiser des tournées de présentation, parfois très loin.

La plupart des pays européens disposent d'une patrouille "acrobatique" nationale. Les plus connues de ces équipes sont permanentes (les pilotes sont affectés à la patrouille et n'ont pas autre mission). En Europe, plus aucune d'entre elles n'est équipée d'avions de combat, mais elles travaillent généralement sur les avions d'entraînement avancés dont dispose le pays. Véritables ambassadrices, elles sont la marque d'une volonté de représentation, qui permet de justifier leur coût humain et matériel et sont régulièrement remises en question quand il est question de faire des économies à court terme.

A côté de ces équipes nationales, constructions lourdes, il existe souvent des équipes de présentation plus légères et non permanentes, destinées autant à démontrer une capacité opérationnelle qu'à attirer les foules. Quelques nations disposent d'équipes sportives, de parachutisme ou de voltige aérienne, qui se distinguent régulièrement dans les compétitions internationales militaires ou civiles.

### *Les aéronefs d'état*

"Air Force One" n'est pas seulement connu aux Etats Unis. Cet avion est le symbole d'une capacité de puissance "global power", à la fois moyen de transport et moyen de commandement. Même si aucune autre n'atteint ce niveau, beaucoup de nations ont aussi une unité comprenant quelques aéronefs destinés au transport des plus hautes personnalités de l'Etat. Ces aéronefs peuvent participer au rayonnement d'une nation, surtout depuis que le transport aérien civil a évolué de manière telle que la notion de "flag carrier" a presque disparu dans beaucoup de pays. S'ils sont aménagés de manière spécifique, moyens de communication en particulier, ils ont aussi un rôle opérationnel à jouer, en permettant à la plus haute autorité de l'Etat de continuer à exercer son autorité en tous lieux.

### *Autres manifestations*

Les armées de l'air ont encore d'autres moyens de travailler à la démonstration nationale. Dans la hiérarchie des hommages protocolaires que l'on peut rendre à un chef d'Etat

en visite de très haut niveau, l'escorte de son avion par une patrouille du pays d'accueil est l'un des plus significatifs.

Il y a eu une grande époque, dans l'après guerre, où la mode était aux records battus par des avions militaires, aux mains d'hommes ou de femmes pilotes d'essais (plus ou moins militaires). Il y avait aussi des courses, comme le "Marble Arch-Arc de triomphe". Dans les débuts de la conquête de l'espace, ce sont des pilotes de chasse devenus pilotes d'essais qui ont fourni l'essentiel des spationautes. Ces faits remarquables, qui concourraient largement au prestige national autant qu'à celui des forces aériennes, sont désormais passés de mode ou sont accomplis par d'autres.

#### *Les missions de présence.*

Il est intéressant de constater que beaucoup des démonstrations de prestige auxquelles puisse participer une armée de l'air sont héritées, d'une manière ou d'une autre, des traditions des vieilles marines (escortes, escales, défilés dans le milieu...). Mais, pour de nombreuses raisons, les escales d'aéronefs d'Etat n'ont jamais pris le poids diplomatique que peuvent avoir les escales navales. Tout au plus les grands déplacements comprenant une patrouille nationale, un ou plusieurs prototypes et leur dispositif d'accompagnement peuvent revêtir un certain éclat s'ils bénéficient d'une solide implication des autorités diplomatiques nationales. On reste cependant loin des grandes croisières aériennes des années 30.

#### *Le rayonnement.*

Quelques rares armées de l'air bénéficient d'une réputation qui leur confère un rayonnement important. Connues pour leur expertise et la qualité des savoirs qu'elles sont à même de transmettre, elles sont courtisées et la possibilité de bénéficier d'une formation en leur sein est très recherchée.

#### *Formation des cadres d'autres armées de l'air*

L'un des facteurs de rayonnement les plus valorisants est la formation de spécialistes d'autres armées de l'air. Quelques rares pays sont devenus des formateurs traditionnels, certains par excellence, d'autres par défaut. Les plus recherchés sont ceux qui, capables de fabriquer seuls des avions de combat, sont aussi à même de dispenser les formations les plus sophistiquées, navigants d'essais en particulier. Les armées de l'air des grands pays dispensent

aussi, comme les autres armées, des formations militaires classiques, depuis celles de sous-officiers jusqu'aux plus élevées. Ces dernières se déroulent le plus souvent dans un cadre interarmées. Une autre particularité des armées de l'air, qu'elles partagent avec les marines, est de fonctionner avec un pourcentage de techniciens spécialisés de niveau extrêmement élevé. Le besoin de formation est donc très important, d'autant plus que les standards des matériels aéronautiques et de tout leur environnement direct évoluent rapidement. Les très nombreux pays qui ne sont pas indépendants dans ce domaine sont donc obligés de passer par une formation à l'étranger, soit auprès d'une autre armée de l'air, soit auprès d'un industriel, soit auprès d'organismes spécialisés.

En Europe, la formation des pilotes au profit des différentes nations semble écartelée entre deux tendances. La première est celle d'une mutualisation, qui verrait plusieurs pays mettre en commun leurs capacités dans ce domaine. La seconde, plus innovante, est celle d'une externalisation plus ou moins complète, une entreprise privée contractualisant la prise en charge d'un ou plusieurs niveaux de formation. La concurrence féroce qui oppose plusieurs proposant, plus ou moins soutenus par leurs gouvernements, pour le marché de l'entraînement des forces aériennes polonaises est significative de ce que vont devenir ces contrats. Au-delà des formations techniques classiques, liées à un équipement ou à une technicité, l'excellence d'une armée de l'air permet de diffuser et de valoriser des doctrines et des savoir-faire et même de créer des dépendances pour le long terme.

### *L'expertise.*

Il est de plus en plus courant de voir se mettre en place des missions d'assistance, qui relèvent au moins autant de la consultance que de la coopération classique. Une expertise est mise à disposition, de manière gratuite ou non, d'un demandeur. Cette expertise peut aussi faire partie d'un "package", au sein d'un contrat de plus grande ampleur.

#### *Assistance aux armées de l'air des pays moins développés*

Les pays les moins développés éprouvent de plus en plus souvent le besoin de remettre à niveau une armée de l'air complètement désuète, tant sur le plan des matériels que sur celui des méthodes. Il est alors possible de leur envoyer une mission d'évaluation, qui saura se transformer en force de proposition. Au-delà des aspects mercantiles que peut revêtir une telle mission, il est intéressant de comprendre que les propositions peuvent conduire à des changements radicaux. Dans les années 60 à 80, toute armée de l'air, y compris dans le plus

pauvre des pays, affichait une volonté de se doter des capacités des "grandes" : défense aérienne étanche, aptitude air-sol étendue, capacité de transport significative. Les égoïsmes (et le manque de confiance dans les moyens non militaires) des dirigeants obligeaient souvent à ajouter une escadrille de transport "présidentielle". Les dépenses non directement visibles ont été escamotées, et n'ont été prévus ni la formation, ni les pièces détachées, ni l'armement, ni un entraînement sérieux. Cette manière de voir a conduit à créer des forces qui n'existent que sur le papier et sont aujourd'hui incapables de remplir la moindre mission sérieuse. Il faut pouvoir s'appuyer sur toute la force et la crédibilité d'une grande nation pour conseiller le choix d'un modèle plus adapté aux ressources réelles et surtout faire accepter l'abandon de certaines missions perçues comme régaliennes. Ce sont aussi les armées de l'air des grandes nations qui sont les seules à pouvoir suggérer la mise en place d'accords de coopération visant à établir des complémentarités.

#### *Coopération, à égalité, entre les grandes armées de l'air*

Quand elles sont de niveau équivalent, les armées de l'air peuvent être amenées à coopérer "à égalité", le but étant de troquer des "petits plus" pour progresser chacun de son côté ou de partager des moyens existant en trop faible quantité. Pendant des décennies, les pilotes échangés entre escadrons ont surtout bénéficié de leur détachement à titre personnel, observant le milieu dans lequel ils étaient incorporés et, parfois, faisant bénéficier d'un retour d'expérience une fois revenus dans leur pays d'origine. Désormais, pratiquement tous les personnels échangés, qu'ils soient pilotes ou non, prennent une vraie place dans leur unité d'accueil. Il est même arrivé qu'ils soient amenés à prendre part à des conflits auxquels participait leur pays hôte, que leur propre nation soit directement engagée ou non. On note toutefois que le 11 septembre a fait prendre en compte le fait qu'une patrouille d'alerte pourrait être amenée à arraisonner et même abattre un appareil civil détourné. Le contexte devenant alors purement national, il paraît difficile de confier cette tâche à un pilote allié. Mais même ceci pourrait encore évoluer si des règles de souveraineté aérienne communes sont acceptées, ce qui relève entièrement de décisions politiques fortes.

Les armées de l'air peuvent être aussi amenées à coopérer dans le cadre des complémentarités. Il s'agit alors d'accepter de perdre un savoir-faire ou une capacité, en ayant acquis la certitude, par le biais d'accords solides, qu'un allié continuera d'en garder la maîtrise et en garantira la mise à disposition. Certaines armées de l'air ont développé des savoir-faire spécifiques, dans lesquels elles ont acquis une réelle excellence. Dans le cadre d'une

coopération "à égalité" et au sein d'une alliance fortement soudée, il peut être intéressant de donner une sorte de spécialisation à chaque pays, qui surdimensionnerait la capacité où il excelle et la mettrait au service de ses alliés, à charge de revanche dans d'autres domaines.

Sur le plan de la formation de base et de l'entraînement, cela peut conduire à changer le format des écoles, des bases écoles et des polygones d'entraînement. Globalement, on a actuellement dans chaque pays une infrastructure pour chaque chose, toutes étant limitées dans leurs capacités. La mutualisation des moyens permettrait de disposer d'installations plus spécialisées et plus complètes que se partageraient plusieurs pays. Cette approche a été développée avec un certain succès pour les écoles des différentes spécialités des armées de terre de quelques pays africains francophones.

### *Les ventes de matériels*

Les fabricants de matériels performants sont encore moins nombreux dans le domaine de l'aéronautique qu'ailleurs. Trois pays et un consortium de pays sont actuellement capables de fabriquer complètement (ou à peu près complètement) un avion de combat de dernière génération. Les équipements majeurs en service dans les forces aériennes de nombreux pays sont donc en provenance de ces quelques très rares fournisseurs, ou sont obsolètes. Cette dépendance crée d'ailleurs des vulnérabilités, les aéronefs et tous les matériels sophistiqués étant gros consommateurs de pièces détachées et donc très vulnérables aux embargos, mais aussi aux hausses de prix sur les pièces détachées.

Cette étude a volontairement ignoré les participations directes des armées de l'air dans les ventes de matériels. Il est cependant nécessaire de dire quelques mots des implications indirectes et de leurs conséquences. Une armée de l'air dont le pays est exportateur d'équipements est toujours concernée par les ventes de matériels à de nombreux niveaux. Elle trouve toujours un intérêt, tant technologique que politique, à l'établissement de relations fortes avec un autre utilisateur de matériels dont elle dispose. Son premier rôle consiste généralement à aider à la vente de certains équipements, en prouvant qu'elle utilise les mêmes ou des matériels similaires. Elle aide aussi au déploiement sur de longues distances de prototypes encore aux mains des industriels (dont les pilotes d'essais sont généralement d'anciens militaires). Ce sont aussi les armées de l'air qui ouvrent leurs installations d'essais et leurs champs de tir aux étrangers qui viennent évaluer les matériels qu'on leur propose. Enfin, préalablement à la mise en service opérationnel dans le pays acheteur, elles sont souvent

amenées à dispenser des formations qui peuvent aller de la simple leçon de pilotage à la transmission d'un savoir-faire opérationnel complet. Il est même souvent nécessaire d'effectuer un choix entre les formations sur le territoire de l'acheteur ou sur le territoire du vendeur, avec tous les problèmes de visibilité que cela peut poser. Cet ensemble d'implications est, sur le plan politique, un signe fort, mais aussi un risque, certains industriels rêvant d'instrumentaliser l'armée de l'air de leur pays pour en faire un voyageur de commerce, au détriment de sa mission de base.

L'achat d'équipements à l'étranger est le plus souvent rendu nécessaire par l'incapacité de l'industrie nationale à produire des matériels performants et/ou financièrement compétitifs qui pourraient correspondre à l'effort de défense qu'il veut consentir. Le pays qui est tributaire de fournisseurs étrangers pour ses grands programmes y trouve un mélange complexe d'avantages et d'inconvénients, immédiats ou à plus long terme, techniques, matériels, politiques. Une chose est sûre, il devra choisir entre le fait d'avoir un seul fournisseur, avec les risques de dépendance politique que cela implique, ou d'accepter un parc hétéroclite et toutes les conséquences de ce non choix, comme l'a fait en particulier l'Inde, obligée de faire cohabiter une armée de l'air "occidentale" et une armée de l'air "soviétique".

*La vente de matériels entraîne la transmission de savoir-faire et de doctrines*

Les matériels majeurs ne peuvent pas être vendus seuls. Dans pratiquement tous les cas, la vente s'accompagne de contrats comprenant des fournitures d'équipements associés, une formation des personnels et tout ou partie de la maintenance. C'est particulièrement vrai dans le cas des avions de combat qui sont vendus avec des armements spécifiques, des systèmes de préparation mission, la formation d'au moins un premier noyau de pilotes et de mécaniciens, des systèmes de maintien en condition opérationnelle. Les vendeurs font d'ailleurs souvent payer le prix fort au client qui demande à pouvoir intégrer des sous-ensembles ou des armements autres que ceux proposés à l'origine.

Les formations dispensées comprennent un fort contenu culturel quand elles sont dispensées dans le pays du vendeur. Il est souvent nécessaire d'apprendre sa langue. Un jeune spécialiste qui s'expatrie pour suivre une transformation de base ou opérationnelle, pendant plusieurs mois au moins, reviendra toujours fortement marqué de cette première expérience, en positif ou en négatif. Mais au-delà de la simple transmission d'une technicité, les

formations dispensées conduisent souvent à adopter les concepts opérationnels des pays d'accueil, avec toutes les conséquences que cela comporte pour le long terme.

*La vente de matériels est un facteur d'interopérabilité.*

La vente de matériels et de tout ce qui peut s'y associer n'induit pas seulement l'espèce de dépendance évoquée plus haut. Elle est aussi un gage d'interopérabilité. Le vendeur y gagne des alliés potentiels qui sont non seulement équipés de matériels parfaitement compatibles, mais aussi utilisateurs de procédures communes et ayant une valeur opérationnelle suffisante pour partager avec lui le fardeau de certaines crises. La "Foreign International Defense" telle qu'elle est vue par l'US Air Force (voir plus bas) est très caractéristique de cette recherche du profit politique et militaire, bien au delà du simple profit économique lié à la vente de matériels.

## Chapitre 2

### Quand et comment ?

Les modes d'action possibles des armées de l'air en contribution à la politique étrangère de leurs pays ont été passés en revue. Il faut aussi voir dans quelles circonstances ils peuvent s'appliquer, en fonction des différentes situations. On note que les armées, qu'elles soient de l'air ou non, ont en permanence plusieurs types de situation à gérer simultanément, relevant de la coopération de temps de paix, de l'aide humanitaire, d'opérations de présence, de maintien de la paix, de prévention des conflits et quelquefois de gestion de crise ou de participation aux conflits.

#### **En temps de paix : stabilité, aide et coopération**

En temps de paix, les forces aériennes participent d'abord à la politique étrangère de leur pays en s'entraînant pour se préparer à toute éventualité. Il en va de leur crédibilité, mais celle-ci n'intéresse paradoxalement pas beaucoup à l'intérieur, alors qu'elle est suivie de près à l'étranger, surtout chez les rivaux potentiels. La capacité de puissance demeure primordiale et reste sollicitée en permanence. Un autre volet est celui de la dissuasion, qui est avant tout une affaire du temps de paix. Mais elle ne remplit son rôle que si elle se montre et si elle le fait de manière convaincante. La composante "Air" des forces stratégiques, comme toutes les unités ayant une capacité de dissuasion conventionnelle, doit entretenir son aptitude opérationnelle et le faire savoir. En l'absence de situations conflictuelles, les forces aériennes ont aussi un rôle permanent de renseignement, sachant qu'elles mettent en œuvre une grande partie des moyens de recueil de l'information, en particulier renseignement d'origine technique dans la profondeur. Ce sont souvent elles qui seront à même de signaler le passage à des situations pré-conflictuelles quand le renseignement de terrain, d'origine humaine, ne les aura pas détectées. Elles gèrent enfin la souveraineté dans l'espace aérien, de la même manière que les forces navales gèrent la souveraineté dans les eaux territoriales et la zone économique exclusive.

Le volet "aide et coopération" de leur action est beaucoup plus visible. L'une des particularités les plus notables des forces aériennes est de s'adresser principalement à des interlocuteurs de niveau sinon équivalent, du moins suffisant. Alors que pratiquement tout

pays possède ou peut posséder des forces d'infanterie, l'existence même d'une vraie force aérienne (ou d'une marine de haute mer) est réservée aux pays ayant un niveau technique et économique suffisant. Aujourd'hui, la coopération est devenue quelque chose de quotidien, au point même d'être complètement banalisée. L'aide se décline de deux manières. Il y a celle qui est fournie de manière régulière, qui a surtout trait à la formation, accompagnée de tous les processus concomitants, évaluation amont et aval en particulier. A côté, l'aide ponctuelle se déclenche aussi souvent que nécessaire en fonction d'une demande précise.

### **La stabilité**

De nombreux types d'actions peuvent concourir à la stabilité générale, que ce soit dans le voisinage immédiat de chaque pays ou dans le monde entier. Les armées de l'air offrent bon nombre de capacités utilisables pour aider à cette stabilité.

### ***La dissuasion***

On a déjà parlé de la dissuasion. Elle a longtemps été limitée à son aspect nucléaire. Sa crédibilité tenait alors à la rigueur des tenues d'alerte et à la réalisation de certains exercices ou gesticulations exécutés de manière à être visibles par l'adversaire potentiel ou le faire fantasmer. Dans des conflits de plus en plus dissymétriques, la dissuasion conventionnelle a trouvé une place et s'appuie sur beaucoup d'autres dispositions, plus quotidiennes et plus banales. Il est nécessaire de démontrer au quotidien l'existence et le maintien en l'état de capacités opérationnelles sous-tendues par une aussi grande crédibilité politique. Une armée de l'air dont les pilotes ne volent pas ou dont les aéronefs ne sont pas en condition opérationnelle ou qui n'a pas de stocks de munitions parce que les crédits ne suivent pas n'est pas prise au sérieux et ne peut contribuer valablement à la politique étrangère de son pays.

### ***Renseignement, Open Sky et surveillance aérienne***

La dissuasion est avant tout démonstrative. Mais les forces aériennes mènent aussi en temps de paix des missions opérationnelles relevant de l'usage de la puissance. Il s'agit par exemple des vols de reconnaissance destinés à fournir aux autorités le renseignement nécessaire à l'élaboration de leur politique. A l'opposé de ces missions de "défiance", les mesures de confiance et de sécurité qui ont changé la donne stratégique dans l'Europe de la fin

du XX<sup>e</sup> siècle étaient largement basées sur des "inspections" mutuelles effectuées dans le cadre des accords "Open Sky".

Une première initiative "Open Sky", qui aurait permis aux Etats-Unis et à L'U.R.S.S d'effectuer en toute innocuité des missions de surveillance chez l'autre protagoniste avait été proposée par Washington dès 1955. Il a fallu attendre le début des années 1990 pour que la nouvelle donne en Europe donne lieu à la mise en place, sur le plan pratique, de mesures de surveillance mutuelle, à la fois défiance et confiance. Là aussi, les armées de l'air ont été très largement sollicitées, car chargées aussi bien de la mise en place rapide des équipes d'inspection, qu'elles sont les seules à pouvoir effectuer, que de la reconnaissance aérienne grâce à des outils aéroportés spécifiques et aux capacités d'interprétation dont elles sont les seules à disposer.

En dehors de ces missions basées sur des accords entre les parties concernées, les rares forces aériennes qui en ont les moyens effectuent quotidiennement des opérations de reconnaissance unilatérales (quelques marines disposent de moyens équivalents, bâtiments de surface ou aéronefs). Elles utilisent pour cela des capteurs à longue portée qu'elles transportent le long des frontières du pays à étudier, en respectant strictement les conventions internationales. Ces vols sont globalement perçus comme des intrusions par les pays survolés, qui tentent parfois d'intimider les acteurs. Ceci peut conduire à des incidents très graves, l'un des derniers en date ayant été causé par l'abordage, à l'extérieur des eaux territoriales chinoises, d'un Orion de l'US Navy par un F 8 de l'Aéronavale chinoise le 1<sup>er</sup> avril 2001. Jusque dans les années 60, on pratiquait aussi le survol de tous les pays à étudier, en utilisant des appareils que leurs caractéristiques mettaient à l'abri des défenses sol-air ou air-air du pays survolé. Ces temps sont révolus depuis que les premiers missiles sol-air soviétiques ont fait la preuve de leur efficacité. Les survols non autorisés ne se pratiquent désormais plus que dans les espaces aériens de pays incapables de les mettre en danger. Que le pays surveillé accepte ou non le survol de son territoire, celui-ci est souvent possible et permet de détecter (ou de dire que l'on a détecté) des activités illicites. Le résultat de ces surveillances aériennes peut alors servir à justifier des actions coercitives.

### ***Souveraineté aérienne***

La souveraineté aérienne d'un pays se traite très largement à l'extérieur de ses frontières. Entre leur décollage et le moment où ils ont percuté les Twin Towers ou le

Pentagone, les avions du 11 septembre ont volé entre 47 minutes et une heure et 17 minutes. Ceci représente une distance entre le décollage et l'objectif de plusieurs centaines de kilomètres. Etant donnée la taille des pays du Vieux Continent, la défense contre ce type de menace ne peut donc qu'être européenne.

Mais les attentats du 11 septembre ont aussi largement modifié les implications du concept de souveraineté aérienne. Il faut désormais envisager le cas où un aéronef serait détourné et serait susceptible de devenir une arme. Dans ce cas, la seule solution consiste à l'abattre, sachant que cette action condamne les passagers et le personnel navigant. Or la Convention de Chicago sur les aéronefs signée le 7 décembre 1944 puis précisée le 14 décembre 1963 dans la Convention de Tokyo excluent la possibilité d'abattre un aéronef civil sauf dans les cas de légitime défense. Cette légitimité ne peut être décidée que par les plus hautes autorités de l'Etat menacé. En Europe, seules la France et la Grande Bretagne avaient pris la mesure de ce problème. Dès novembre 1958, le Général de Gaulle, alors Président du Conseil, publiait une directive dans laquelle il ordonnait d'abattre tout aéronef qui présenterait un danger pour la sécurité nationale. Encore maintenant, dans beaucoup de pays, les politiques ont du mal à se donner les moyens de prendre une telle décision et limitent les mesures pouvant être prises au cours d'une interception d'un aéronef civil aux tirs de semonce, Ce qui dans les faits, signifie qu'ils ne seraient pas capables de réagir en temps utile. Les pays de l'organisation militaire intégrée de l'OTAN avaient d'ailleurs, à l'exception du Royaume Uni, confié les décisions en matière d'interception d'aéronefs hostiles à l'organisation, qui s'est déclarée incompétente pour les interceptions d'aéronefs civils pouvant constituer une menace. Dans le système français, le Premier Ministre prend la décision en fonction des informations transmises par une Haute Autorité de Défense Aérienne (HADA). Cette autorité dispose de moyens lui permettant à tout moment de joindre le Premier Ministre en quelques dizaines de secondes, puis de retransmettre les ordres aux aéronefs effectuant l'interception. Ce modèle semble inspirer plusieurs autres pays européens et des structures ad hoc sont en cours de création, comme par exemple le NAPC (National Air Police Center) en Allemagne.

Un pays comme le Luxembourg, dépourvu de moyens nationaux lui permettant d'exercer sa souveraineté dans son espace aérien, a même fait la démarche consistant à demander à la France de prendre en compte cette fonction pourtant régaliennne. Cette décision a une très forte signification politique. On imagine mal que ce ne soit pas une haute autorité luxembourgeoise qui donne un éventuel ordre de destruction. Mais cette décision serait

exécutée par un pilote français ayant reçu l'ordre au travers d'une chaîne de commandement française.

La détection et l'identification des aéronefs volant à l'extérieur du territoire national fait depuis longtemps l'objet d'échanges entre les nations, en particulier grâce au réseau NADGE (NATO Air Defence Ground Environment). Ce réseau, créé en fonction des besoins de la guerre froide, fournit surtout une couverture en direction de l'Est et du Nord. Sur la Méditerranée, la détection est beaucoup moins performante, alors que c'est probablement dans cette direction que les menaces asymétriques sont les plus à craindre. La solution passera, une fois encore, par une collaboration multinationale entre la France, l'Italie et l'Espagne, chaque nation implantant une station de détection, dans l'Ouest de la Corse, dans le Sud de l'Italie et aux Baléares. Il est encore plus intéressant de noter qu'il est envisagé de partager le coût humain et matériel de la prise de permanence opérationnelle qui aurait lieu depuis une base corse ou sarde.

La nature presque nécessairement multinationale de tout le processus conduisant à une interception a aussi conduit à une certaine codification du devoir et du droit de poursuite. On peut facilement imaginer qu'un aéronef potentiellement hostile ait été intercepté par une patrouille d'une nation et soit pris en compte par celle-ci. S'il quitte le territoire du pays d'appartenance de la patrouille, il serait regrettable de ne pas pouvoir continuer sa surveillance tant qu'une décision d'action (ou d'abandon d'action) n'est pas prise ou que la patrouille n'a pas été relevée par une patrouille appartenant au pays survolé. Là aussi, les implications politiques de tels accords sont très fortes. La France a déjà mis en place un protocole avec l'Espagne et la Suisse, d'autres étant en cours d'élaboration avec tous les voisins. A court terme se posera le problème de l'harmonisation des procédures, des authentications et des règles d'engagement. Le bilatéral multiple n'est pas possible et il sera rapidement nécessaire, ne serait-ce que pour des raisons purement techniques, de mettre en place au niveau européen des conventions suffisamment simples pour être crédibles.

### *Les tests des défenses*

Pendant la "Guerre Froide", les militaires des deux blocs ont quotidiennement testé les réactions et les capacités de l'adversaire potentiel. Les frontières terrestres étant sanctuarisées en raison des risques de dérapage, c'est surtout sur mer et dans les airs que ces missions d'"agacement" ont eu lieu. Tant que les missiles sol-air n'ont pas été rendus suffisamment

efficaces, les missions de test offensif comprenaient des pénétrations et des survols "de l'autre côté". Certains pilotes ont même "répété" leur mission de guerre. L'affaire Gary Powers <sup>16</sup> et l'exhibition sur la Place Tiananmen puis au Musée de l'Air de Pékin <sup>17</sup> des épaves d'U2 abattus ont marqué la fin de ces actions. Les missions offensives sont alors devenues des missions de reconnaissance, à la bordure des frontières, ainsi que des simulacres de missions de pénétration terminées par une volte-face au ras des espaces aériens. Les bavures ont continué, comme celle de la destruction du vol KAL 007<sup>18</sup>. On aurait pu croire que ce type de tests mutuels était terminé. L'affaire de l'Orion de l'US Navy, citée plus haut, rappelle que les missions de ce type demeurent quotidiennes. Celles des forces aériennes américaines autour de l'espace aérien chinois ont d'ailleurs repris peu de temps après l'incident. Quelques Etats estiment devoir mener des vols de reconnaissance le long des frontières d'autres nations et s'en donnent les moyens. Il reste un risque de confrontation quand certains pays interprètent de manière très particulière les lois et les règlements internationaux en matière de souveraineté et de délimitation de l'espace aérien.

### ***Lutte contre la grande criminalité***

Les forces aériennes peuvent être requises pour apporter une aide dans la lutte contre la grande criminalité. Ce sont elles qui disposent en effet des moyens de reconnaissance, de détection et d'interception seuls capables de mettre hors d'état de nuire des trafiquants utilisant des moyens aériens. Elles participent souvent aussi, par la même occasion, à la lutte contre les soutiens du terrorisme car la frontière entre ceux-ci et grande criminalité est parfois ténue. Ces actions ne peuvent être entreprises que dans le cadre d'accords entre Etats ou dans celui d'une opération internationale. L'exemple de la participation de moyens américains dans la lutte contre le trafic de drogue en Amérique centrale ou en Afghanistan est un bon exemple de ce qui est possible.

### ***Entraînement et exercices***

En temps de paix, le plus gros des activités des moyens ayant vocation à participer à des actions de combat est consacré à l'entraînement, donc à la préparation des moyens mis à la

---

<sup>16</sup> Un U2 américain, piloté par Gary POWERS, avait été abattu le 1<sup>er</sup> mai 1960, alors qu'il effectuait une mission d'espionnage au-dessus du territoire de l'U.R.S.S. Le pilote avait été capturé. Cette affaire avait eu un grand retentissement politique, qui avait amené à l'échec (16 mai 1960) du Sommet de Paris, entre Nikita KROUTCHEV et Dwight EISENHOWER.

<sup>17</sup> Voir <http://www.blackbirds.net/u2/u2local.html>

<sup>18</sup> Un Boeing 747 de Korean Airlines a été abattu par un avion de l'armée de l'air soviétique le 1<sup>er</sup> septembre 1983, après avoir pénétré dans l'espace aérien soviétique.

disposition des responsables de la politique étrangère. Pendant très longtemps, pour des raisons d'économie et de faible autonomie des avions de combat, la majeure partie des missions d'entraînement se déroulaient au-dessus du territoire national, les sorties à l'étranger étant rarissimes. La capacité de ravitaillement en vol <sup>19</sup> a permis d'envisager techniquement la participation à des exercices plus lointains. L'acceptation du coût financier de ces missions a aussi démontré la volonté de faire plus et mieux, partagée par les plus performantes des armées de l'air. Le fait de faire sortir des avions de combat à l'extérieur du territoire national a, en matière de politique étrangère, une bonne visibilité. Celle-ci peut de plus se gérer assez facilement, la mission pouvant se cantonner à un lieu d'exercice ou se compléter d'une "tournée" de présentation ou autre action démonstrative. Mais c'est aussi sur le terrain, au cours d'exercices de tous types comme dans la vie de tous les jours, que se mettent en place les habitudes de travail en commun qui trouveront leur application au cours des opérations menées en coalition. On voit d'ailleurs l'intérêt de ne pas limiter les exercices communs à ceux articulés autour de missions en vol et de participer largement à tous les exercices de transmissions, de conduite ou autre. Toutes ces coopérations permettront aussi de détecter à moindre coût d'éventuelles incompatibilités. Pour le pays organisateur des exercices, c'est aussi l'occasion d'étendre son influence. Il suffit de voir l'énorme influence prise par "Red Flag", devenu une référence et un point de passage obligé.

### **Aide et coopération**

C'est aussi principalement en temps de paix que les actions d'aide et de coopération peuvent le mieux avoir lieu. Elles se déclinent dans les domaines classiques, vus plus haut, d'évaluation, de formation et d'entretien. Mais aussi, c'est là que se développent les partages de tâche, une mission théoriquement régaliennne comme la surveillance de l'espace aérien pouvant par exemple être prise en compte par une autre nation amie. La coopération va encore beaucoup plus loin quand se met en place une mutualisation de moyens, inaugurée avec le Groupe aérien franco-britannique qui s'est étendu pour devenir le Groupe aérien européen.

### ***Le prestige***

Les opérations de prestige trouvent surtout à se réaliser en dehors des situations conflictuelles. Les déplacements des patrouilles de présentation à l'étranger, mais aussi la

---

<sup>19</sup> et l'amélioration de la fiabilité des monoréacteurs...

participation à des meetings<sup>20</sup> et aux grands salons aéronautiques peuvent se multiplier. Les armées de l'air capables de monter ce type d'opérations sont rares. Elles servent alors de modèles et exercent à ce titre une attractivité indéniable.

### *L'expertise*

Comme toutes les autres forces, les armées de l'air reçoivent de nombreuses visites. Traditionnellement, ces rencontres entre délégations étaient théoriquement l'occasion de se connaître un peu mieux, mais étaient surtout festives. Depuis quelques années, la majorité des rencontres ont pour but d'obtenir une information sur un pôle d'excellence ou un savoir-faire particulier. Les armées de l'air qui ont le plus à montrer sont très courtisées, au point de devoir refuser certaines démarches qui, en nombre excessif, provoquent des surcharges d'activités incompatibles avec un entraînement de bonne qualité. La gestion des acceptations et des refus devient rapidement un acte politique.

La possession de certaines expertises universellement reconnues, et surtout la possibilité de choisir les partenaires avec lesquels on acceptera ou non de les partager est l'un des outils que les armées de l'air mettent à la disposition de leur gouvernement.

### *L'aide humanitaire*

Quand aucun conflit n'est à l'horizon, la disponibilité des moyens non létaux des forces aériennes est importante et leur permet de participer à toute opération d'aide qui pourrait se révéler utile. Il ne faut cependant pas se leurrer, l'utilisation de moyens militaires dans ce domaine devrait prendre en compte, ce que les politiques ne comprennent pas toujours, des spécificités notables. Un avion de transport tactique est issu d'un programme militaire et comporte de nombreux équipements indispensables à son utilisation en situation de conflit qui le rendent coûteux, à l'achat et à l'utilisation. Le potentiel d'utilisation est aussi un capital qui se consomme. Il peut être tentant pour les dirigeants de se servir de ces moyens comme de "bonnes à tout faire", gratuits à court terme. C'est oublier que dans le futur les coûts de renouvellement seront tellement élevés que les choix faits quelques années plus tôt se paieront par des abandons de capacités.

---

<sup>20</sup> De toutes les manifestations attirant le grand public et permettant de voir en action des matériels militaires, les meetings aériens sont celles qui attirent le plus les foules.

Malgré le prix à payer, l'utilisation de moyens aériens pour des opérations d'aide humanitaire peut avoir un important retentissement politique. C'est particulièrement vrai quand un pays qui refusait toute pénétration étrangère accepte soudain, parce qu'il est frappé par une catastrophe naturelle, d'ouvrir ses aéroports à des donateurs d'aide qu'il avait toujours tenus à l'extérieur. C'est par le biais des aides apportées dans l'île d'Aceh après le tsunami de décembre 2004 que les Etats-Unis ont pu reprendre le contact avec les militaires indonésiens, alors que les liens étaient devenus très distendus en raison de polémiques sur des violations des droits de l'homme par les forces spéciales indonésiennes.

### **Pendant les crises**

C'est surtout dans les situations de crise et de conflit que les dirigeants politiques souhaitent avoir une prise directe sur les événements, ce que permettent au mieux les forces aériennes.

### **Zones d'exclusion aérienne et embargos**

L'histoire des zones d'exclusion aérienne en Irak est un exemple fort de ce que peuvent faire les forces aériennes et de l'impact politique de leur action. Elles y ont largement démontré qu'elles étaient désormais irremplaçables dans les missions de surveillance et de coercition.

A la fin de la Guerre du Golfe, la résolution 687 (3 avril 1991) conditionne la levée de l'embargo décidé juste après l'invasion du Koweït à la destruction des armes de destruction massive dont dispose l'Irak et de leurs moyens de production. Les Nations Unies créent une commission chargée de vérifier l'application de ces mesures (UNSCOM, United Nations Special Commission). Dès le 1<sup>er</sup> août 1991 la commission décide d'utiliser des moyens de surveillance aériens pour accomplir sa tâche et le premier vol d'un U2 américain a lieu le 11 août. Ces vols de surveillance ont eu une grande importance politique, et l'Irak a d'ailleurs toujours essayé d'obtenir que les moyens américains soient remplacés par d'autres moyens sous tutelle internationale. Elle a fait des propositions concrètes à ce sujet dès 1993, a voulu donner plus d'importance aux vols effectués par les Mirage IV français (25 missions entre juin et octobre 1998) et dit avoir fait tout ce qu'elle pouvait pour obtenir la venue d'un AN 30 russe chargé du même type de missions.

Dans le même cadre, les Etats-Unis, la Grande Bretagne et la France ont créé des zones d'exclusion aériennes qui interdisaient à tout aéronef irakien de simplement voler au nord du 36<sup>ème</sup> parallèle (dans le cadre de l'opération "Provide Comfort", depuis avril 1991) ou au sud du 32<sup>ème</sup> parallèle ("Southern Watch" depuis le 27 août 1992). Ces zones d'exclusion, qui n'ont pas fait l'objet d'une résolution de l'ONU, étaient destinées à protéger au Nord les populations kurdes et au Sud les chiites d'éventuelles exactions. En 1996, la France, estimant que la mission humanitaire initiale avait été dévoyée, a cessé de participer en zone Nord. En septembre 1996, les Etats-Unis et la Grande-Bretagne ont unilatéralement étendu la zone Sud jusqu'au 33<sup>ème</sup> parallèle, mesure à laquelle la France n'a pas participé. Elle a cependant continué à effectuer des patrouilles au Sud du 32<sup>ème</sup> parallèle, mais s'est retirée du dispositif en décembre 1998, pour marquer son désaccord avec les bombardements effectués par la Grande Bretagne et les Etats-Unis du 17 au 20 décembre 1998. L'ensemble de ces retraits français est à lui seul une démonstration de la gestion politique de moyens aériens.

Les forces aériennes sont aussi théoriquement capables de participer, grâce à des missions de reconnaissance, à la surveillance de l'application de mesures d'embargo. Les résultats obtenus dans ce domaine n'ont pas été rendus publics.

### **Participation aux opérations de maintien de la paix, évacuation de réfugiés.**

En temps de crise, les forces aériennes sont pratiquement toujours les premières à arriver sur le terrain pour apporter une aide aux personnes victimes ou menacées. L'évacuation par des armées de l'air de réfugiés semblerait être une mission relativement récente. Pourtant, la première opération d'évacuation aérienne, au cours de laquelle 586 civils ont été extraits de l'enclave de la légation britannique à Kaboul, alors assiégée par des tribus soulevées, a eu lieu à partir du 23 décembre 1978.

Quand une opération de maintien de la paix est engagée, les forces aériennes sont aussi très largement sollicitées. En plus des missions faisant appel à la puissance, qui sont souvent parmi les premières à être exécutées, elles assurent pratiquement toujours la mise en place des premiers contingents et des matériels légers. Une mention particulière est à faire pour les missions d'opérations psychologiques, largages de tracts ou émissions de radio et de télévision, qui semblent avoir un effet très positif dans la prévention des troubles. Par la suite, souvent de manière très discrète, les avions de transport seront amenés à effectuer une grande quantité de vols destinés aux transports de personnels et d'approvisionnements divers.

## Opérations ponctuelles

Les forces aériennes ont aussi démontré qu'elles étaient capables d'entreprendre certaines tâches qu'aucun autre moyen n'aurait permis d'exécuter pour obtenir un effet précis.

Le premier "pont aérien" de grande ampleur est probablement celui effectué par la Luftwaffe en 1936 pour transporter l'armée de Franco du Maroc espagnol à la péninsule ibérique. Deux autres ponts aériens ont marqué les années quarante en mettant des moyens efficaces au service d'une volonté politique qui a ainsi pu se montrer crédible et s'imposer. Le premier, "Operation Hump" s'est déroulé d'avril 1942 à septembre 1945. Il était destiné à ravitailler les troupes alliées en Chine, totalement isolées après l'invasion de la Birmanie par les Japonais. Dans des conditions aéronautiques souvent invraisemblables, 650.000 tonnes de fret furent acheminées. 1314 aviateurs ont été tués et 345 portés disparus. 590 avions ont aussi été perdus.

Le 24 juin 1948, les Soviétiques coupent toutes les voies d'accès terrestre à Berlin, qui n'est encore alors qu'un champ de ruines, et arrêtent l'alimentation électrique des secteurs Ouest, qui comptent deux millions d'habitants. Les besoins estimés de la ville, après rationnement, sont de 5.000 tonnes/jour. Mis en place sans réelle planification, le pont aérien ne démarre vraiment qu'en août 1948, avec l'arrivée du Général Tunner, un ancien du Hump. Entre temps, la volonté politique des alliés a été fortement marquée quand, le 15 juillet le Président Truman avait fait déployer en Grande Bretagne des B 29 équipés d'armement nucléaire. Grâce à la participation des Berlinois et à la clémence de l'hiver, la ville put tenir. En janvier 1949, la moyenne quotidienne était de 5.546 tonnes. Les 16 et 17 avril, pour impressionner encore davantage les Soviétiques, 1398 vols livrèrent 12.941 tonnes de marchandises en 24 heures. Convaincus que seule une opération armée leur permettrait de prendre le contrôle de Berlin Ouest, ils levèrent le blocus le 12 mai 1949, mais le pont aérien fut maintenu jusqu'au 30 septembre 1949, pour constituer des stocks en prévision d'une éventuelle volte face de Moscou. 2.324.257 tonnes de marchandises, dont une grande part de charbon, ont été transportées en 277.728 vols. 74 acteurs de l'opération y ont trouvé la mort.

Ce sont aussi des moyens aériens militaires qui apportent les rançons pour libérer des otages (avant de les ramener au pays), après avoir reconnu les lieux de pose éventuels, qui transportent les équipes d'intervention ou les négociateurs et effectuent bien d'autres missions "spéciales" demandées par l'autorité politique. Parmi les grands succès, on se souviendra d'Entebe et de Kolwezi, pour noter l'échec de l'opération tentée, en 1980, pour libérer les

otages retenus dans l'ambassade des Etats-Unis à Téhéran. L'évasion de Mussolini au Gran Sasso, le 12 septembre 1943, avait pourtant été un précédent particulièrement spectaculaire. Quel que soit le résultat, ces opérations sont une démonstration de ce que les dirigeants politiques sont en droit de demander à des forces aériennes, seules capables de les tenter et de les réussir.

### **Projection**

Toutes les crises qui requièrent une projection de moyens militaires font désormais appel à des moyens aériens. Pendant la guerre du Golfe de 1991, le transport aérien militaire américain a amené sur le théâtre, à 13.000 kilomètres du territoire national, 482.000 passagers et 513.000 tonnes de fret. Les avions de transport stratégique (C 5 et C141) ont été utilisés presque jusqu'au bout des possibilités et ils ont démontré leur importance en transportant 72% du fret et 33% des passagers. Un seul avion de transport fut perdu, par accident. Pour le ravitaillement en vol, tant déploiement qu'opérations sur le théâtre, 256 KC 135 et 46 KC 10 (soit 6 fois l'ensemble des capacités européennes actuelles) ont été utilisés. L'emploi de l'ensemble de ces moyens avait permis au premier détachement de chasseurs F 15 d'être opérationnel sur une base d'Arabie Saoudite 38 heures seulement après que l'ordre de déploiement ait été donné. En 5 jours, cinq escadrons étaient à pied d'œuvre.

### **Dissuasion et intimidation**

Dans les démonstrations de fermeté que requiert la gestion des conflits, les forces aériennes ont apporté, surtout grâce aux nouveaux fondamentaux de puissance liés à leurs spécificités, des moyens d'action supplémentaires aux politiques. Ceci est d'autant plus vrai que la gestion des crises peut désormais comprendre l'usage de la violence, alors que les phases "négociation" et "conflit" étaient auparavant bien séparées et obligatoirement consécutives. L'usage des forces aériennes comme moyen d'intimidation et de dissuasion remonte aux balbutiements de l'aviation. Les premières bombes larguées par un avion l'ont probablement été –manuellement- en 1911, par un pilote italien, au cours du conflit qui opposait alors son pays à la Turquie, en Libye. Le but recherché était bien plus psychologique que militaire. Les largages de tracts et autres opérations psychologiques sont aussi vieux que l'aviation militaire, seule force à pouvoir procéder à de telles actions dans la profondeur de l'adversaire. Elles continuent de se pratiquer, comme l'ont démontré les très nombreux largages de tracts qui ont précédé les opérations américano-britanniques en Irak en 2003.

Simplement, les moyens aériens ont très largement progressé depuis et offrent de nouvelles possibilités, à l'image des avions "Commando Solo" de l'escadron d'opérations psychologiques de l'US Air Force, qui est une véritable station d'émission volante, tant radio que télévision.

L'utilisation des vecteurs aériens comme moyens de dissuasion nucléaire est bien connu. On sait aussi qu'ils sont de nouveau utilisés pour servir la dissuasion conventionnelle. Mais on oublie que ce type de dissuasion, qui se doit de comprendre une large part d'opérations psychologiques, date de bien avant l'introduction de l'arme nucléaire. Différentes initiatives ont eu lieu dans ce sens dès les débuts de l'aviation militaire. Les premiers à avoir systématisé ce mode d'action sont les Britanniques. Peu après la fin de la Première Guerre Mondiale, ils ont codifié et très largement utilisé la doctrine de l'"Air Control", préconisée dès 1922 par le Chef d'Etat major de la Royal Air Force, Sir Hugh Trenchard. Pratiquée dans la plupart des colonies elle a permis d'assurer (jusqu'au retrait d'Aden, en 1968), à moindres frais, la sécurité de l'empire<sup>21</sup>, souvent troublée par des émeutes ponctuelles que les forces terrestres se révélaient incapables de contrôler. Une petite force de transport permettait de mettre rapidement en place, dès le premier signe de rébellion, un élément terrestre significatif. L'essentiel du dispositif consistait en quelques avions de combat qui pratiquaient une dissuasion à trois étages : dans un premier temps, des vols de démonstration étaient effectués au-dessus des points sensibles. La deuxième étape consistait à engager les populations, par voie de largages de tracts et par haut-parleurs, à revenir au calme dans les 48 heures, sous peine de voir les villages bombardés et les récoltes incendiées. Il leur était aussi enjoint d'évacuer les femmes et les enfants de la zone des combats. En dernier recours, des habitations étaient détruites et les récoltes brûlées.

La dissuasion nucléaire de la Guerre froide a très largement été une affaire d'avions, puis de missiles gérés par les armées de l'air. Seul moyen au départ, puis parfait complément à l'automatisme des missiles sol-sol et à la capacité de frappe en second qui est le propre de la composante sous-marine, la force pilotée offrait la souplesse et la capacité de gesticulation. On sait peu en France jusqu'à quel point ces capacités ont été réellement utilisées dans l'histoire. Pourtant, plusieurs fois, la menace a été brandie et les différents stades d'alerte ont été franchis, jusqu'à la mise en alerte à bord d'avions<sup>22</sup> équipés d'armes nucléaires. C'est bien

---

<sup>21</sup> Entre autres en Afghanistan et en Irak.

<sup>22</sup> En particulier, mise en alerte à bord et sur catapulte, moteurs tournants, d'avions équipés d'armes nucléaires sur deux porte-avions américains au large des côtes chinoises en 1954.

aussi une menace nucléaire basée sur des vecteurs "avions" qui a conduit la France et la Grande-Bretagne à se retirer de Suez en 1956.

### **Les aviateurs en déploiement**

Quand ils sont déployés à l'extérieur du territoire national dans le cadre d'une opération liée à un conflit, les aviateurs directement confrontés à l'application de la violence sont très peu nombreux. Il y a toujours beaucoup plus de spécialistes au sol que de navigants au combat, qui se sentent extrêmement solidaires et sont parfaitement conscients de participer à l'application de la force. Evidemment, les terrains utilisés pour les déploiements à l'étranger sont situés dans des pays plutôt amicaux. Les personnels ne sont donc pas déployés dans des zones proches des combats et ont même souvent la possibilité de découvrir des populations non directement concernées. Ils en retirent une vision très particulière des opérations, mais aussi une ouverture à des communautés différentes. Quant un jeune sergent qui n'a jamais quitté la métropole revient de quatre mois passés à Duchanbé, sa vision du monde a changé.

### **Pendant les conflits**

Pendant les conflits, les dirigeants politiques veulent et peuvent de plus en plus gérer eux-mêmes le déroulement des opérations, en fonction de critères qui leur sont propres. Ce sont en effet eux, et non les exécutants, que les opinions publiques rendent responsables du déroulement des opérations. Les militaires exercent alors divers rôles. Ils informent sur les cibles possibles, et sur les conséquences tant positives (effets) que négatives (dommages collatéraux potentiels) qu'aurait la destruction de chaque cible ou système de cibles (fonction ciblage). Ils rendent compte des moyens dont ils disposent et de la consommation de ces moyens en fonction des actions entreprises. Ils informent des résultats des missions effectuées. Ils exécutent les missions. Dans chacun de ces domaines, leurs spécificités rendent les forces aériennes particulièrement adaptées.

La plupart des informations utilisées par les politiques et par les militaires pour gérer au quotidien les actions de force sont fournies par des moyens de recueil aéroportés ou embarqués à bord de satellites. Les armes de la troisième dimension, parce qu'elles s'affranchissent en grande partie de la distance et de la traversée de zones hostiles, sont le mieux à même de délivrer dans les meilleurs délais les effets désirés. Elles ont aussi atteint de nos jours une précision qui, jointe à la qualité du ciblage, permet de les utiliser en faible

quantité, réduisant d'autant les risques de dommages collatéraux et limitant les images de destructions spectaculaires. Parce que le taux de réussite des attaques est extrêmement élevé, une fois acquise la maîtrise du ciel, les forces aériennes donnent au politique une quasi-certitude et lui permettent de gérer le tempo des opérations. Ceci est particulièrement utile quand les phases de négociations et les phases d'opérations sont imbriquées.

Le conflit au Kosovo n'a pas été, contrairement à ce que beaucoup de médias ont dit, la première bataille exclusivement gagnée par des moyens aériens. La bataille d'Angleterre avait eu lieu presque 60 ans plus tôt. Mais il est intéressant de constater que, comme le notait Colin Powell, alors président du comité des Chefs d'Etat Major, après la fin de la guerre du Golfe, les forces terrestres interviennent désormais pour exploiter les victoires aériennes. L'éradication des talibans en Afghanistan, en 2001, est presque exclusivement une affaire de frappes aériennes, très souvent guidées par des spécialistes des forces spéciales infiltrés au sol. En 2003 en Irak, de nouveau, ce sont en grande partie les armes de la troisième dimension, opérations psychologiques d'abord, frappes ensuite, qui ont provoqué la dislocation des armées de Saddam et fait qu'il n'y a pas eu de résistance organisée face à l'avance des forces terrestres.

Mais il n'y a pas que les conflits "classiques". Il faut de plus en plus souvent traiter des conflits asymétriques, ainsi que des opérations de contre-terrorisme, et peut être un jour des opérations de contre prolifération. Là encore, les armes de la troisième dimension permettent aux dirigeants d'effectuer un certain nombre d'opérations, ou plus exactement d'obtenir (ou d'espérer obtenir) un certain nombre d'effets, qui nécessiteraient autrement l'emploi de moyens beaucoup plus importants, visibles et diplomatiquement difficiles à assumer. Le 21 août 1998, en représailles après l'attaque, 13 jours plus tôt, des ambassades américaines au Kenya et en Tanzanie, des missiles de croisière attaquaient, sans autre préavis et surtout sans déploiement préalable visible, une usine soupçonnée de pouvoir fabriquer des armes chimiques au Soudan et des camps d'entraînement dépendant d'Al Qaida à Khost (Afghanistan). Mais il faut encore que la qualité de l'exploitation politique soit à la hauteur de la réussite des missions. On se souvient des forces aériennes américaines, capables de démontrer qu'elle pouvaient militairement mettre à genou le Nord-Vietnam, où elles étaient seules engagées, en attaquant des cibles stratégiques, mais perdant cette force quand les gouvernants la cantonnaient dans des missions "inefficaces" <sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> Lire entre autres, du Colonel Jack BROUGHTON " *Thud Ridges*", réédité par Bantam, Septembre 1985.

Plus loin dans l'histoire, il est souvent arrivé que des aviateurs viennent volontairement combattre dans les rangs d'une armée de l'air qui n'était pas la leur, que ce soit après la défaite de leur pays d'origine (Polonais, Français et autres dans la Royal Air Force ou au Normandie-Niemen) ou que leur pays ne soit pas directement engagé dans le conflit (Escadrille américaine de l'escadron Lafayette, Flying Tigers...). Ces participations ont laissé des traces qui ont eu des prolongements politiques pendant de nombreuses années <sup>24</sup> et qui perdurent encore.

---

<sup>24</sup> Médiation Chine/Taiwan/USA par des anciens des Flying Tigers, premiers échanges entre armée de l'air soviétique et Armée de l'Air dès le début des années 70.

## Chapitre 3

### Qui fait quoi ?

Après avoir essayé de définir de manière aussi exhaustive que possible ce que les armées de l'air savaient faire pour apporter aux dirigeants politiques ce dont ils estiment avoir besoin, on a démontré ce que ces capacités, généralement bien adaptées aux demandes, étaient même parfois irremplaçables. Il reste donc à examiner ce qui peut se faire, dans tous les domaines étudiés, dans les différents pays de comparaison.

Dans chacun des sous-chapitres consacrés à un pays particulier, on trouvera une "analyse factuelle", largement inspirée par les réponses faites par les attachés de l'air des pays interrogés et un état des moyens de projection. Ces derniers états, basés sur une source unique, ne prétendent ni à l'exhaustivité ni à l'exactitude. Ils sont cependant un bon reflet des capacités existantes.

### La construction de l'Europe de la Défense

L'Europe de la Défense a fait l'objet de nombreuses déclarations d'intentions. Il existe même une volonté de disposer de moyens permanents, ce qui concerne en bonne partie les forces aériennes. *"Des capacités militaires intégrées devraient pouvoir être disponibles dès le temps de paix, notamment en matière de forces spéciales (domaine " d'avenir " où les capacités européennes pourraient être largement comparables à celles des Etats-Unis), de forces aériennes tactiques, de transport militaire, sans parler des moyens de renseignement."*<sup>25</sup>.

Mais au-delà des mots, les réalisations ont parfois du mal à suivre, même si le site Internet de l'Union européenne regroupe sur une seule page Politique étrangère et sécurité<sup>26</sup>. Au cours du conseil européen d'Helsinki, la capacité aérienne nécessaire avait été fixée à 400 avions de combat. Un an plus tard, à la conférence sur les engagements capacitaires de Bruxelles, 38 déficits capacitaires avaient été enregistrés dans le "Helsinki progress

---

<sup>25</sup> Robert BUSSIERE, chercheur associé à la FRS, " L'ordre mondial nouveau est (presque) arrivé" <http://www.frstrategie.org/barreFRS/publications/archives/analyses/analyse43.php> publié le 09/10/2001

<sup>26</sup> [http://europa.eu.int/pol/cfsp/index\\_fr.htm](http://europa.eu.int/pol/cfsp/index_fr.htm)

catalogue", 21 d'entre eux étant considérés comme "importants". Plus de la moitié de ces déficits capacitaires sont des problèmes "Air".

Par rapport aux capacités actuelles, les principales lacunes apparaissent dans les domaines suivants :

- ◆ Le transport aérien stratégique
- ◆ Le ravitaillement aérien en vol
- ◆ Les systèmes d'exploration aéroportés engageables de manière globale et dans la zone d'engagement (p. ex. : HALE- et/ou MALE-UAV). Il manque en particulier la capacité d'exploration en quasi temps réel, couplée à une plate-forme de tir permettant une réaction rapide ;
- ◆ La lutte contre la défense aérienne ennemie.
- ◆ Le brouillage tactique à large gamme;
- ◆ La capacité de défense contre des missiles balistiques tactiques;

Mais de tous ces problèmes, le plus grave est celui de la capacité de transport aérien, qui est le facteur limitatif de la projection des groupes de combat européens dont la création a été décidée le 22 novembre 2004. L'Europe ne s'est pas encore donnée les moyens militaires de sa politique étrangère.

Mais en dehors de ces grandes réalisations qui peinent à se mettre en place dans la réalité, il en existe qui, même si elles ne sont pas de très grande ampleur, sont très significatives de la participation des armées de l'air à la construction européenne. L'une des plus originales est sans doute EURAC, qui, depuis 1993, réunit tous les six mois pour une rencontre informelle les chefs d'Etat-major de 17 armées de l'air européennes<sup>27</sup>. On ne peut encore mettre à l'actif d'EURAC aucune avancée communautaire majeure, mais les communautés de vue qui se dégagent font avancer des idées comme l'entraînement aérien commun, l'IRIS T ou les drones. L'idée fondatrice d'EURAC a d'ailleurs été reprise à un niveau légèrement inférieur, pour des rencontres entre les grands responsables de certaines fonctions (Transport aérien en particulier).

---

<sup>27</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Norvège, Pays Bas, Portugal, Suède, Suisse, Turquie, Royaume Uni.

## Les structures communes

La création d'un Groupe aérien Franco-Britannique a été annoncée au sommet de Chartes (novembre 1994) entre François Mitterrand et John Major. Elle a été concrétisée par la création d'un petit Etat-major, à High Wycombe. Le groupe aérien s'est étendu, est devenu l'European Air Group (EAG) et réunit désormais sept nations (France, Grande-Bretagne, Belgique, Allemagne, Italie, Pays-Bas et Espagne), en se contentant toujours d'un Etat-major réduit à une trentaine de personnes. Sa tâche consiste essentiellement à améliorer la capacité opérationnelle des participants, essentiellement au travers d'une amélioration de leur interopérabilité des participants.

Dérivée de l'EAG et réunissant les mêmes nations, l'EACC (European Air Coordination Cell) a été créée à partir de 2001 sur la base néerlandaise d'Eindhoven. L'EACC n'a pour l'heure qu'une fonction de coordination ; elle travaille comme « courtier » entre les nations, afin d'utiliser de façon optimale la capacité de transport aérien existant. Pour remplir son devoir de coordination, l'EACC est reliée avec les commandements des forces aériennes participantes et peut ainsi connaître les possibilités d'optimisation. Le « paiement » des prestations de transport aérien fournies est assuré par une « monnaie » exprimée « heures de vol équivalentes » (*Equivalent Flying Hour, EFH*), et donc par une autre prestation de transport aérien. Les performances diverses des différents types d'avions sont prises en considération par une clé de calcul lors du compte des EFH. Le système dans lequel ces compensations ont lieu s'appelle ATARES (pour *Air Transport and Air-Refueling and other Exchange Services*)."<sup>28</sup> L'EACC est certainement une réussite, tant sur le plan opérationnel que sur le plan économique. La logique voudrait que le passage au stade supérieur, d'autant plus logique que l'A400M sera acheté par cinq des sept participants, donne lieu à la création d'un centre de commandement du transport aérien européen (EAC, European Airlift Center). Cette structure préfigure ce que pourrait être un futur commandement européen de la mobilité. On note cependant des réticences face à l'édification d'un système de commandement supranational qui ne serait pas intégré dans l'OTAN.

---

<sup>28</sup> "La situation et le développement de la puissance aérienne européenne", in <http://www.checkpoint-online.ch/CheckPoint/Monde/Mon0081-PuissanceAerienneEuropeenne.html>

## Les projets européens

Les pays européens ont en commun, sur le plan aéronautique, plusieurs projets communs qui ne pourront que renforcer les coopérations entre les nations.

Projet	Description	Participant	Introduction
Eurofighter	Avion de combat multirôles	ALL, ITA, R.-U., ESP	dès 2003
NH-90	Hélicoptère de transport léger Hélicoptère de recherche et de sauvetage	ALL, FRA, ITA, NED, POR	dès 2007
Tigre (armée)	Hélicoptère de soutien	ALL, FRA (ESP intention)	dès 2003
A 400M	Avion de transport	ALL, FRA, ESP, BE/LUX, TUR	dès 2010
Taurus	Missile guidé de longue portée air-sol	ALL, SUE	dès 2004
IRIS-T	Missile guidé de courte portée air-air	ALL, ITA, SUE, GRE, ESP, NOR	dès 2005
Meteor	Missile guidé de moyenne portée air-air	ALL, R.-U., ITA, FRA, SUE, ESP	dès 2011

## La France

Nation pionnière à l'époque où s'est créée l'aviation, tant civile que militaire, la France est demeurée très en pointe dans tous les domaines de l'aéronautique. Elle continue de manifester une volonté de n'abandonner aucune capacité, tout en prenant en compte la nécessité de mutualiser certains moyens, pour pouvoir disposer des volumes nécessaires en cas de besoin et ne pas disperser ses efforts.

Certaines coopérations sont particulièrement représentatives et reçoivent une médiatisation justifiée. La présence sur la base aérienne de Cazaux d'une unité singapourienne destinée à la formation des pilotes de chasse de la Cité-état, enfermée dans un territoire trop exigu, est exemplaire. Mais, quand il le faut, l'Armée de l'Air sait se faire discrète quand elle forme le premier noyau de pilotes et de mécaniciens taiwanais qui formeront par la suite l'épine dorsale de la force "Mirage 2000" de l'île. On a beaucoup glosé sur les différents franco-américains au moment où nos alliés se lançaient en Irak dans une opération que le gouvernement français jugeait injustifiée. Il n'était cependant pas question de rompre, et la France voulait marquer son implication dans la lutte contre le terrorisme international. La poursuite des opérations aériennes communes au-dessus de l'Afghanistan, tout comme la

persistance d'un détachement de ravitailleurs de l'Air National Guard sur la base aérienne d'Istres ont été autant de signes politiques forts de la volonté de coopération, compris comme tels par les responsables, même s'ils n'ont reçu qu'une couverture médiatique minimaliste.

## **L'éventail des missions effectuées depuis la fin de la deuxième guerre mondiale**

On croit souvent que les missions opérationnelles effectuées par la France depuis la fin de la Deuxième guerre mondiale se résument à une saga africaine et moyen-orientale, succédant à une participation aux guerres coloniales. S'il est vrai que les opérations en Indochine, puis en Algérie représentent la majorité des heures de vol effectuées, il n'en demeure pas moins qu'en soixante ans, l'Armée de l'Air a effectué des centaines d'opérations qui ont largement contribué à la politique étrangère de la France. Une base de données récapitulant ces actions a été établie par des stagiaires "Air" du Collège interarmées de défense et est disponible sur un site personnel <sup>29</sup>. On recense le nombre d'interventions où chaque type d'activité a été pratiqué, sur un total de 114 opérations extérieures avec une participation de l'Armée de l'Air qui sont étudiées dans la base de données. Le total est largement supérieur à 114, beaucoup d'opérations ayant donné lieu à des missions de type différent :

▪ Assaut .....	19
▪ Défense aérienne .....	16
▪ Guerre électronique .....	7
▪ Hélicoptères de combat .....	9
▪ Hélicoptères CSAR .....	4
▪ Hélicoptères de transport.....	38
▪ Patrouille maritime .....	6
▪ Ravitaillement .....	18
▪ Reconnaissance .....	28
▪ Surveillance .....	11
▪ Transport stratégique .....	38
▪ Transport tactique .....	89

On note l'omniprésence du "transport tactique", qui recouvre aussi bien les transports de marchandises que les évacuations sanitaires par avions. Mais bien d'autres missions ont été effectuées. Parmi celles dont on parle peu mais qui se sont révélées particulièrement adaptées à des besoins pressants, les épandages d'insecticides lors d'invasions de criquets pèlerins ou

---

<sup>29</sup> <http://jgrattepanche.free.fr>

l'ensemencement de nuages par des roquettes chargées de sels métalliques pour gérer des précipitations qui pourraient devenir catastrophiques.

L'Armée de l'Air possède actuellement une gamme assez complète de capteurs, embarqués sur des avions, spécialisés ou non. Elle est surtout, ou du moins elle était jusqu'à la fin du service actif des Mirage IV équipés photo, l'une des seules forces aériennes au monde capables d'exécuter des missions aériennes de reconnaissance stratégique lointaines à très grande vitesse et très haute altitude. Cette aptitude, employée lors de missions de vérification de la présence d'armes de destruction massive en Irak comme l'UNSCOM puis de l'UNMOVIC (United Nations Monitoring, Verification and Inspection Commission), ont apporté aux responsables politiques français des éléments de négociation précieux. Le savoir-faire en matière de reconnaissance stratégique a aussi été exploité sur le plan politique lors des opérations au Kosovo puis en Afghanistan.

Lors des opérations de la coalition au Kosovo, les forces aériennes françaises ont effectué globalement 12% des missions de la coalition. Elles ont effectué plus de 20% des missions de reconnaissance. C'est en grande partie grâce au résultat de ces missions que la France a pu choisir librement quels objectifs elle acceptait de traiter et surtout refuser, pour des raisons de politique étrangère, un certain nombre de missions.

### **Part de l'Armée de l'Air dans la construction européenne et l'OTAN**

La France est un élément moteur dans la construction de l'Europe de la Défense<sup>30</sup>. L'Armée de l'Air est donc concernée par toutes les visées généralistes, au même titre que les autres armées. A côté de cela, elle participe, souvent comme initiatrice puis comme pilier, à différentes constructions européennes spécifiquement aéronautiques. Après avoir été à l'origine de la création du groupe aérien franco-britannique, puis de ses diverses extensions, la France s'est fortement engagée dans toutes les propositions initiées au cours des rencontres EURAC, et en particulier dans le projet AEJPT (Advanced European Jet Pilot Training). La participation française comporte en particulier des offres de mise à disposition des partenaires européens d'un certain nombre d'infrastructures et d'espaces aériens.

La contribution capacitaire de l'Armée de l'Air à la force européenne définie après Helsinki dans le cadre du processus ECAP (European Capabilities Action Plan) représente

---

<sup>30</sup> Voir en particulier l'article du Général WOLSZTYNSKI, Chef d'état major de l'Armée de l'Air, "La contribution de l'armée de l'air à la construction de l'Europe de la Défense" in "Penser les Ailes françaises", n° 3, mai 2004.

20% des capacités totales, à égalité avec la Grande Bretagne et l'Allemagne. Cela représente la mise à disposition de 80 avions de combat et de reconnaissance, d'une trentaine d'avions de transport et des moyens de soutien associés. Mais cela représente aussi la capacité de tenir le rôle de nation cadre, ce que seules la France et la Grande Bretagne sont actuellement capables de faire. En interne, la première des trois armées à être capable de fournir un Etat-major projetable (HRF, High readiness force) et les moyens de soutien associés sera l'Armée de l'Air, dès juillet 2005. Ceci permettra à la France d'assurer la responsabilité de commandement de la composante aérienne de la NRF (NATO response force). *"C'est dans cet esprit aussi qu'à l'été, des capacités de conduite et de commandement de l'armée de l'air seront mises à la disposition de la force de réaction rapide de l'OTAN, la NRF, dont nous sommes l'un des plus importants contributeurs. Tout ceci démontre la complémentarité fondamentale entre une Europe de la défense crédible et une Alliance forte, base d'un partenariat transatlantique rénové."*<sup>31</sup>

### **Les savoir-faire spécifiques**

Au cours des nombreux entretiens réalisés dans le cadre de l'étude, on a souvent demandé s'il existait des savoir-faire spécifiques propres à telle ou telle armée de l'air. Cette question n'attire que très rarement une réponse immédiate. L'Armée de l'Air se reconnaît cependant quelques pôles d'excellence. Depuis des années, elle forme des pilotes et des techniciens étrangers dans de nombreuses spécialités. Elle est reconnue dans le domaine du CSAR (Combat Search and Rescue, sauvetage des pilotes éjectés en territoire adverse), de la reconnaissance tactique et stratégique, du transport aérien tactique hors infrastructures aéroportuaires, de gestion de la défense aérienne. Ce n'est pas par hasard si les hôtes de marque du gouvernement sont invités à visiter le Centre d'opérations du Commandement des opérations de défense aérienne. Anecdote mais révélatrice, la compétence juridique des commissaires de l'Armée de l'Air est parfois directement requise, comme pour l'établissement d'un "aéroport" de montagne à statut international en Andorre ou des problèmes de partage de responsabilité dans des incidents ou accidents aériens non militaires impliquant des ressortissants de plusieurs nations.

---

<sup>31</sup> Discours de Monsieur Jacques Chirac, président de la République, vœux aux armées, le 5 janvier 2005

## **Formations, coopérations et rayonnement**

La France dispose de savoir-faire reconnus et a exporté de nombreux matériels aéronautiques majeurs. Elle présente aussi, aux yeux de nombreux pays, l'avantage d'avoir pris ses distances vis à vis des Etats-Unis et de l'organisation militaire intégrée de l'Otan. L'ensemble de ces spécificités en a fait un pays recherché comme dispensateur de formations variées. Elle accueille aussi des personnels en échange, pilotes en escadron mais aussi contrôleurs d'opérations aériennes ou autres.

L'Armée de l'Air apporte son soutien à AIRCO, une organisation de droit privé destinée à la formation dans leur pays d'origine de techniciens, navigants ou non navigants, clients ou non des matériels français. Les formateurs, militaires de carrière, sont détachés pendant le temps de leur mission et réintègrent les cadres à l'issue de celle-ci.

Le CASPOA, Centre d'Analyse et de Simulation pour la Préparation des Opérations Aériennes est un bon exemple d'une contribution "silencieuse" à la politique étrangère, tant par le rayonnement que par l'influence. Le centre forme des stagiaires destinés à tenir des places de bon niveau (d'officier subalterne à officier général) dans les centres d'opérations et les Etats-majors. Le nombre d'officiers étrangers formés est important, une centaine sur 600 stagiaires en 2004, provenant de 34 pays différents. Si les stagiaires des pays OTAN (un tiers des étrangers) sont formés sur les systèmes OTAN, les autres sont formés à l'utilisation des méthodes françaises, qu'ils tentent de réexporter vers leur pays, sachant que celui-ci est d'un niveau suffisant pour disposer d'une vraie armée de l'air. La qualité du CASPOA est suffisamment reconnue pour qu'il ait vocation à devenir le centre d'excellence de l'OTAN dans son domaine, ce qui élargira encore son rayonnement.

L'Armée de l'Air est l'une des rares à être présente, souvent en accompagnement des industriels de l'armement, dans les grands événements aéronautiques où qu'ils se déroulent dans le monde. Elle participe très régulièrement aux grands exercices interalliés, en Europe ou en Amérique du Nord. Mais elle a la capacité d'être présente plus loin, en fonction d'accords bilatéraux, en Amérique du Sud, au Moyen Orient, en Afrique. La patrouille de France, très demandée dans tous les meetings et rassemblements, vient par exemple d'effectuer une tournée très remarquée au Moyen Orient et en Asie, qui l'a conduite jusqu'en Chine, en appui aux festivités marquant l'année de la France dans ce pays.

## La coordination politico-militaire

La montée en puissance de l'Etat-major des armées face aux Etats-majors d'armée se poursuit depuis quelques années. Pour les politiques, cela se traduit par une perception de moins en moins différenciée des spécificités de chaque armée. On assiste aussi, au niveau des responsables, à la quasi-disparition de l'antimilitarisme, toutes tendances politiques confondues. L'idée de l'intégration du fait militaire dans la politique étrangère s'est répandue. D'un autre côté, les dirigeants tendent désormais à vouloir inclure dans leur gouvernance une gestion qui fasse la part la plus grande possible à la prévision. Pour cela, ils veulent baser leurs stratégies sur les effets, même si, en France, le terme n'est guère employé. Lorsque l'emploi de la violence légale est décidé, les actions qui sont choisies pour produire les effets désirés entraînent naturellement l'emploi des forces aériennes et non le contraire. Quand il s'agit de missions d'aide humanitaire, l'utilisation des moyens de l'armée de l'air identifiés en tant que tels est tout simplement liée à la volonté de réagir rapidement.

## Les moyens de projection

(hors aviation embarquée)

Avions de transport stratégique	3
Avions de transport tactique	80
Bombardiers stratégiques	0
Avions de reconnaissance stratégique	5 (0 à partir de juin 2005)
Avions de combat	340
Ravitailleurs	14
Systèmes de détection aéroportés	4

Source : The Military Balance 2004, The International Institute for Strategic Studies

## Les Etats Unis

Les Etats Unis ont volontairement été exclus du champ de cette étude au titre de la comparaison, pour de simples raisons d'échelle, aucun autre pays de l'OTAN ne disposant de la même quantité de moyens, dans quelque domaine que ce soit. Il est tout de même

indispensable de se pencher brièvement sur leurs concepts en ce domaine, car ils sont porteurs d'enseignement. La farouche bataille qui se déroule actuellement entre forces terrestres (Army et une partie significative du Marine Corps) et le reste des forces, mais aussi autour de grands sous-ensembles de chaque armée fausse cependant la vision. L'implication des industriels de l'armement et le lobbying fait par les élus directement concernés par la présence dans leur circonscription de bases ou d'usines menacées par des réformes ne simplifient pas les débats. Beaucoup pensant jouer tout simplement leur survie, les controverses perdent beaucoup de leurs contacts avec les réalités quotidiennes, mais leurs implications doctrinales auront des retentissements, à plus ou moins long terme, sur toutes les armées du monde.

### **La puissance**

Toute une école de pensée, qui a fortement influencé l'administration Bush, tente d'imposer une vision très particulière de la manière dont les Etats-Unis pourraient se conduire en gendarmes du monde tout en sanctuarisant leur territoire national. Pour caricaturer, certains voudraient pouvoir à la fois rendre étanche l'espace sur et autour des Etats Unis tout en maintenant une capacité à frapper n'importe quel adversaire dans un délai de quelques dizaines de minutes, où qu'il soit dans le monde et quelle que soit la protection physique dont il dispose. Cette réorientation complète de la manière de penser la défense militaire ne va pas sans remises en cause fondamentales. Les thuriféraires de ces bouleversements, qui oeuvrent depuis le début des années 80, avaient pensé que la revue de défense quadriennale de 2001, peu après l'arrivée de George W. Bush à la présidence, leur aurait donné un feu vert. Les événements du 11 septembre, puis les opérations en Afghanistan et en Irak ont tout remis en question et surtout permis à ceux dont l'existence était menacée d'organiser leur défense. Mais le débat est loin d'être clos.

Pour les forces aériennes de combat, comme d'ailleurs pour les forces navales de surface, l'aboutissement d'une telle doctrine revient à transférer la quasi-totalité des capacités de frappe à des véhicules du type "Frappeur"<sup>32</sup>. Que le vecteur soit aérien ou naval, il suffirait, dans l'esprit de ses promoteurs, qu'il soit rustique pourvu qu'il ait la capacité d'embarquer un nombre élevé de missiles de grande précision tirés à distance de sécurité. Ces porteurs pourraient même être déployés au travers du monde et, ayant été conçus pour disposer d'une très grande endurance, mis en alerte en vol ou à la mer aussi longtemps que nécessaire.

---

<sup>32</sup> L'US Navy travaille sur un projet semblable, l'"Arsenal Ship".

Cette vision de la chose militaire n'est pas partagée par la France, ni par aucun autre pays européen. Cependant, certains experts et dirigeants européens seraient tentés de penser qu'une telle réalisation pourrait concrétiser, aux seuls frais des Etats Unis, une dissuasion tous azimuts. Les armées européennes pourraient alors, après un nouveau formatage adéquat, se consacrer aux seules missions de Petersberg, c'est à dire, sinon abandonner les missions de combat contre des adversaires de haut niveau, du moins en faire une mission secondaire.

Les problèmes rencontrés en Irak par les forces terrestres américaines leur ont permis de faire de nouveau entendre leur voix. Elles ont convaincu bon nombre de politiques de l'existence de besoins criants et ont remis en cause beaucoup des orientations qui semblaient devoir prévaloir avant la Revue de défense quadriennale de 2001. Une nouvelle revue de défense quadriennale est actuellement en préparation et le Pentagone semble vouloir prendre entièrement à son compte la définition des futures stratégies étasuniennes. Ceci oblige à repenser la manière dont l'Air Force pourrait s'adapter pour réagir aux menaces qui sont désormais divisées en quatre catégories : guerre non conventionnelle (terrorisme, insurrection, guerre civile), guerre conventionnelle (entre armées constituées), menaces "désorganisatrices" (liées à des capacités innovantes en matière électronique, informatique ou biologique), catastrophes provoquées (attaques contre des symboles ou des centres de la puissance américaine). Les réponses que l'Air Force peut donner à ces menaces sont explicitées en annexe.

Certaines recherches théoriques ne sont pas nouvelles. Pour éviter le retour d'un Pearl Harbour venu de l'espace, des chercheurs travaillent depuis les années 50 sur "le rôle de l'USAF dans le développement d'une loi internationale sur l'hyperespace" <sup>33</sup>. On note aussi que les Etats-Unis s'estiment en droit d'exécuter des frappes préemptives pour lutter contre un certain nombre de menaces. De telles missions devant être exécutées sans déploiement préalable et bénéficier d'un effet de surprise maximal, elles ne peuvent être confiées qu'à des missiles (tirés par des sous-marins ou des avions) ou des avions.

Pour faciliter ses déploiements à l'étranger, l'US Air Force a créé à partir de 1994 le concept de "Expeditionary Air Force" <sup>34</sup>, qui permet de disposer d'un ensemble de moyens capables de se projeter et de commencer à générer plusieurs dizaines de sorties de combat par jour 48 heures après réception de déploiement. Les Etats-Unis sont aussi le seul pays à avoir

---

<sup>33</sup> Colonel Delbert R. TERRILL JR, " The Air Force Role in Developing International Outer Space Law" <http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/space/terrill.pdf>

<sup>34</sup> Le terme avait déjà été employé au cours de la Deuxième Guerre Mondiale.

été au bout de la logique de la persistance du commandement évoquée plus haut, pour mettre en ligne pas moins d'une trentaine d'avions dédiés à ce rôle.

Il est aussi important de souligner le rôle politique pris par le GPS (Global Positioning System), dont la responsabilité incombe à l'US Air Force. Grâce à ce système et au développement qu'il a pris, les Etats-Unis ont acquis un pouvoir d'étendue mondiale qu'ils peuvent gérer seuls. La possibilité qu'ils ont de rendre imprécis ce système de localisation ou même de le couper interdit à leurs adversaires d'employer contre eux les armes qui font appel à ce moyen pour leur guidage.

### **L'aide et la coopération**

Les préoccupations de l'US Air Force concernant toutes les opérations d'aide et de coopération sont beaucoup plus proches des nôtres. Elles ont récemment été codifiées dans un document officiel, paru le 10 mai 2004 : Foreign Internal Defense, Air Force Doctrine Document 2-3.1. Ce document vient en complément de la publication interarmées 3-07.1 (Joint Tactics, Techniques and Procedures for Foreign Internal Defense). La FID est présentée comme étant *"une participation d'organismes gouvernementaux, civils et militaires, à des actions entreprises par le gouvernement d'un autre pays pour se protéger contre la subversion, la criminalité et les insurrections."* Dans ce document, les activités liées à la FID sont présentées comme une contribution majeure de l'Air Force à la lutte contre les organisations terroristes, mais surtout, définit les bénéfices à attendre pour les Etats Unis des coopérations envisagées. Il est clairement annoncé que *"les efforts faits au nom de la FID seront rentabilisés s'ils permettent d'éviter aux Etats Unis d'Amérique le déploiement d'une importante quantité de personnels et d'équipements"*.

Le document de doctrine américain définit bien le volet militaire comme étant une partie de cet effort, au même niveau que les volets diplomatique, économique et informatif. Les principaux domaines d'action relevant de l'US Air Force sont l'évaluation, l'entraînement, le conseil, l'aide et l'intégration des forces aériennes assistées. Dans un premier temps, le but est de développer et de pérenniser les capacités des aviations des nations hôtes. Elles doivent aussi permettre, dans le plus long terme, de les préparer à être interopérables avec les forces américaines et/ou de leur permettre de se déployer sur leur territoire.

## **Le rayonnement**

Le rayonnement des forces aériennes des Etats-Unis est immense. En dehors des pays socialistes, équipés de matériels d'origine soviétique, et de l'Inde, toutes les armées de l'air mettent en œuvre des matériels majeurs, mais sont aussi dépendantes de standards et de normes, d'origine américaine. Pendant des décennies, presque tous les pilotes de chasse occidentaux (à la notable exception des britanniques) avaient fait au moins une partie de leurs classes sur un seul type d'avion américain, le T 33. Une étude faite en 2000 par la mission militaire française à Washington a permis de déterminer que la quasi totalité des chefs d'Etat major des armées de l'air en fonction à ce moment là dans le monde libre avaient passé au moins un an dans une école américaine.

## Les moyens de projection

Ils sont ici donnés simplement à titre indicatif (hors aviation embarquée), avec une comparaison avec les pays européens de l'OTAN (hors Turquie) et les pays de l'UE.

	USA	Pays européens de l'OTAN	Pays de l'Union européenne
Effectifs militaires totaux	1 427 000	1 924 500	1 862 000
Effectifs armées de l'air	367 000	417 500	402 000
Avions de transport stratégique	350	17	17
MRTT	60	26	26
Avions de transport tactique	550	345	350
Bombardiers stratégiques	200	0	0
Avions de reconnaissance stratégique	75	4	4
Avions de combat projetables	3 000	2200	2370
Ravitailleurs	550	24	24
Systèmes de détection aéroportés	31	27	27

Source : The Military Balance 2004, The International Institute for Strategic Studies

## La Grande Bretagne

La Grande Bretagne est le seul pays européen ayant une armée de l'air comparable à celle de la France, avec une gamme de capacités étendue et une excellente valeur opérationnelle, le tout sous-tendu par une volonté politique forte. Elle est aussi, comme la France, capable de déployer en permanence à l'étranger des moyens aériens pour assurer sa souveraineté dans ses territoires d'outre mer.

Elle a récemment entrepris une démarche refondatrice, qui se traduit par une transformation des armées assise sur une démarche capacitaire. Le Livre Blanc de 2003, dont le titre exprime clairement les liens entre défense et politique étrangère : "Delivering security in a changing world", instaure une nouvelle approche, basée sur les effets et guidée par la mise en réseau (Network enabled capability). Des scénarios très sophistiqués, approuvés au

plus haut niveau interministériel, guident les prises de décision. C'est en fonction de ces scénarios que s'est déroulé le processus d'arbitrage capacitaire. On ressent d'ailleurs le besoin de définir des instruments de mesure de la capacité et de l'effet réel.

L'interarmisation est aussi devenue un fait, intégrée dans les mœurs depuis quelques années, même si on ressent quelquefois des tiraillements, chaque armée étant persuadée de souffrir plus que les autres lors des "revues de dépenses". Elle est tout à fait cohérente avec des doctrines basées sur capacités, effets et mise en réseau. Il s'ensuit, aux yeux des dirigeants au moins, une disparition des catégorisations propres à chaque armée, qui laissent place à une identification des capacités aux effets. Paradoxalement, l'opinion publique britannique garde très fortement installée l'image, soigneusement entretenue par l'intéressée, de la Royal Air Force gagnant la Bataille d'Angleterre et sauvant l'île de l'invasion.

Contrairement à l'Armée de l'Air, la Royal Air Force (comme les autres armées britanniques) a délibérément choisi d'abandonner certaines capacités. Elle part du principe qu'il n'est pas concevable de s'engager dans un conflit de haute intensité sans les Etats-Unis, qui fourniront alors les moyens nécessaires. La recherche d'interopérabilité avec eux est donc privilégiée, et va même encore plus loin, jusqu'au "plugging" ("branchement").

La prise en compte des priorités est martelée à tous les niveaux de la hiérarchie. Le commandant en chef du Strike command a fait diffuser à tous les échelons de subordination un poster résumant ses directives pour l'année fiscale 2004/2005. Le but recherché est d'être capable de délivrer les effets voulus, avec précision, là où il le faut, en temps et en heure. Le mot clé est "contribution", aux opérations en cours ("*delivering air power contribution*") et aux autres tâches attribuées aux militaires.

### **Analyse factuelle**

La Royal Air Force dispose de l'ensemble des moyens de projection, mais aussi de la capacité à assurer seule son support lors d'un déploiement. Elle a prouvé qu'elle était capable de tenir le rôle de nation cadre.

Lors des nombreuses opérations extérieures auxquelles elle a participé, elle a été confrontée au problème des pertes, humaines et matérielles ainsi que du coût des opérations qui se traduit parfois par des manques de moyens qui pénalisent les forces sur le terrain. L'opinion publique n'accepte pas toujours des opérations comme l'invasion de l'Irak, quand elle ne les estime pas justifiées.

Capables d'intervenir partout dans le monde, les forces aériennes britanniques contribuent aussi à la souveraineté aérienne de l'Irlande et, par rotation, à celle des Pays Baltes. Au delà des coopérations, elles envisagent favorablement les complémentarités.

La patrouille nationale, les Red Arrows, se produit dans le monde entier. D'autres équipes de présentation existent et la Royal Air Force participe régulièrement aux grands salons aéronautiques.

Le réseau des Attachés militaires a un volume presque aussi important que celui du réseau français (131 officiers). Le fait d'avoir tenu un poste lié aux relations internationales est un facteur plutôt positif dans le déroulement de carrière, le Chef d'Etat-major de l'armée de l'air étant un bon exemple. Il existe d'ailleurs une filière "relations internationales", à laquelle on accède par concours. Il demeure cependant des pesanteurs qui font que, même après l'entrée dans cette filière, les officiers ne peuvent progresser qu'en effectuant des temps de commandement dans les forces. La participation aux exercices internationaux, en vol ou dans les Etat-majors est importante, et il existe un réservoir de personnels clairement identifiés pouvant être utilisés dans une coalition.

La Royal Air Force communique volontiers vers l'extérieur, et est même l'une des seules à le faire sur le retour d'expérience. Elle accueille dans ses unités des officiers étrangers en échange, qui sont intégrés au point de pouvoir participer à des opérations de combat. Elle diffuse aussi des formations très recherchées pour leur qualité, en particulier une Ecole de navigants d'essais. Il n'existe pas d'organisme comparable à AIRCO, les formations liées aux exportations étant assurées par les industriels. Les formateurs proviennent des forces, mais ils n'ont, théoriquement, pas vocation à y retourner.

Les liens avec les autorités politiques sont importants et réguliers, des officiers de haut niveau étant détachés au sein du Foreign Office, mais aussi dans d'autres ministères et auprès des assemblées. Réciproquement, des diplomates et d'autres fonctionnaires civils effectuent des séjours au sein des forces. On ressent même au sein du Ministère de la défense une réelle volonté "d'éduquer" les autres départements ministériels. *"Le Ministère de la Défense travaillera avec les autres Ministères, en particulier le Ministère des Affaires Etrangères et le Département du développement international, pour s'assurer de ce que la planification*

*militaire, basée sur les effets, complète bien la planification stratégique et les efforts de toutes les composantes du gouvernement pour prévenir et gérer les crises.*"<sup>35</sup>

## **Les moyens de projection**

(hors aviation embarquée)

Avions de transport stratégique	18 (dont 14 MRTT)
Avions de transport tactique	50
Bombardiers stratégiques	0
Avions de reconnaissance stratégique	4 (+ 23 Nimrod)
Avions de combat	390
Ravitailleurs	10 (+ 14 MRTT)
Systèmes de détection aéroportés	6

Source : The Military Balance 2004, The International Institute for Strategic Studies

## **Allemagne**

Pendant des décennies, l'Allemagne, ostracisée en raison de son passé, s'est vue interdire toute participation à des opérations extérieures. Admise au sein de l'OTAN, elle a joué le bon élève, dépensant beaucoup pour fournir un bouclier à l'Europe occidentale. Ses forces en gardent la trace en disposant encore d'une capacité antiaérienne (Patriot et Hawk) très supérieure à celle de ses voisins. Ce n'est que dans les années 90 que la communauté internationale et l'opinion publique nationale ont commencé à accepter l'idée d'une Allemagne participant à des opérations extérieures (sous mandat ONU), y compris en utilisant des moyens offensifs. Pour la Luftwaffe, cela s'est traduit par la montée en puissance d'une capacité de projection non négligeable. Au cours des opérations aériennes au Kosovo, elle a effectué 2,1% des missions de la coalition, ce qui est certes limité, mais devient significatif. Sur le plan combat, elle dispose d'ailleurs d'une capacité SEAD (suppression of enemy air defenses) qui en fait un partenaire recherché. Elle démontre aussi qu'elle est une grande nation en prenant son tour dans la protection de l'espace aérien balte en 2005. Elle est aussi moteur dans le projet SALIS (Strategic Airlift Interim solution) qui, pour pallier aux déficiences

<sup>35</sup> "Delivering Security in a Changing World, Defence White Paper", op. cit.

capacitaires des aviations de transport militaire européennes en attendant la mise en place de l'A400M, propose l'utilisation d'une flotte composée d'An 124 auxquels pourraient s'ajouter quelques Airbus A300-600ST pour le transport de certains hélicoptères. Toutefois, la baisse continue du budget de la défense remet en cause certaines capacités opérationnelles et fait parfois douter de la volonté des dirigeants politiques de jouer un rôle de puissance militaire au-delà du simple discours. On note aussi une certaine frilosité à vouloir prendre le rôle de nation cadre, alors que les moyens humains existent.

Sans renier son engagement dans l'OTAN, l'Allemagne a depuis longtemps déjà affirmé sa volonté européenne. Son armée de l'air utilise un certain nombre de matériels d'origine française et elle devrait être le plus gros client de l'A400M, après que le Parlement ait toutefois longuement tergiversé.

Contrairement à ce qui se passe dans beaucoup d'autres pays, l'armée de l'air allemande est régulièrement mise en avant en tant que telle. Les dirigeants ont bien pris en compte le fait qu'elle est le plus rapide des moyens d'intervention, qui permet un affichage politique. Ceci est d'autant plus vrai que la Luftwaffe s'est fait une spécialité d'une mission hautement médiatique, l'évacuation médicalisée (MEDEVAC), qu'elle est souvent amenée à pratiquer. Cette reconnaissance est peut être due au fait que, beaucoup plus que dans les autres pays européens de l'OTAN, il existe des liens quotidiens entre les militaires et les politiques. Des officiers sont détachés à la Chancellerie et au Bundestag, alors que des fonctionnaires civils et des diplomates effectuent un passage au Ministère de la Défense.

### **Analyse factuelle**

La Luftwaffe dispose de moyens de projection non négligeables, bien que ses avions de transport tactique (C 160 Transall) ne soient pas ravitaillables en vol et elle est capable d'assurer seule le soutien complet d'un déploiement sur un terrain étranger et, théoriquement, d'y tenir le rôle de nation cadre. Elle a déjà effectué des opérations extérieures (sauf missions de ravitaillement), malgré un réservoir de personnels volontaires réduit. Le financement des opérations extérieures est assuré sans compléments budgétaires. Elles sont acceptées par l'opinion publique, partout dans le monde, tant qu'il s'agit d'opérations de maintien de la paix ou d'aide humanitaire et sont perçues comme participant positivement au rayonnement national. Les leçons retirées ont conduit à favoriser la capacité de projection.

Il existe aussi une volonté de se doter de davantage de capacités de commandement et de travailler en complémentarité avec les autres pays européens. Par contre, il n'existe pas de patrouille acrobatique nationale et la Luftwaffe limite ses participations au salon aéronautique ILA de Berlin.

Dans les 62 missions militaires, il n'existe que 5 attachés de l'air (dont 2 sont attachés de défense). Le fait d'avoir tenu un poste à l'étranger est plutôt un élément positif dans le déroulement d'une carrière, qui tient compte des acquis en matière de relations internationales.

La Luftwaffe participe régulièrement à des exercices multinationaux, tous ses pilotes étant entraînés, pour tout ou partie de leur cursus, aux Etats-Unis. Les procédures aéronautiques étant en anglais et la qualité opérationnelle bonne, l'intégration de moyens dans une coalition ne pose pas de problèmes, que ce soit en vol ou dans un Etat-major.

Il est prévu que la formation des personnels destinés à mettre en service le Tigre et le A400M soit commune avec celle des autres pays clients.

Des débats doctrinaux sont en cours, principalement au niveau des think tanks, mais la Luftwaffe n'en fait pas mention. Un livre Blanc sera publié en 2005.

## Les moyens de projection

(hors aéronavale)

Avions de transport stratégique	7 (dont 4 MRTT)
Avions de transport tactique	83
Bombardiers stratégiques	0
Avions de reconnaissance stratégique	0
Avions de combat	410
Ravitailleurs	0 (+ 4 MRTT)
Systèmes de détection aéroportés	0

Source : The Military Balance 2004, The International Institute for Strategic Studies

## Italie

L'Italie dispose, sur le papier, de forces aériennes de bon niveau qui lui permettraient de jouer un rôle important lors d'opérations multinationales. Elle en est toutefois longtemps restée à l'écart, puisque, depuis la fin de la Deuxième Guerre Mondiale, les pilotes de combat de l'Aeronautica Militare Italia n'avaient pas participé à des opérations jusqu'à leur intervention dans la guerre du Golfe. Elle a depuis été présente en Bosnie et dispose depuis 2002 d'un escadron de 6 Predator, ce qui lui donne une capacité rare en Europe.

L'Italie demeure très liée à l'OTAN, et particulièrement aux Etats-Unis, et a du mal à choisir pour son armée de l'air des matériels européens. Elle a acquis des ravitailleurs chez Boeing, des C 130 J après s'être retirée du programme A400M auquel elle avait participé au niveau de la définition et est un important contributeur au programme JSF.

## Analyse factuelle

L'Aeronautica Militare Italia dispose de l'ensemble des moyens nécessaires à la projection et est capable d'assurer seule son support lors d'un déploiement. Elle n'a par contre pas les capacités à tenir le rôle de nation cadre. Elle a participé à de nombreuses opérations extérieures, au cours desquelles elle a parfois rencontré dans le passé des problèmes de niveau opérationnel. Elle a surtout été confrontée à des difficultés budgétaires et une certaine réticence de l'opinion publique qui craint que ces participations ne provoquent, par

représailles, des attentats sur le territoire national. Les leçons tirées de ces expériences amènent à remettre en cause certains programmes d'armement, pour rendre l'ensemble des forces plus capables de projection et se doter de la capacité à tenir le rôle de nation cadre.

La coopération avec d'autres pays européens est envisagée favorablement, et l'Italie assure déjà la police du ciel en Slovénie, après avoir participé à des programmes comme HELIOS II.

La patrouille nationale, les Frecce Tricolori, est l'un des fleurons de l'armée de l'air italienne. Elle se produit régulièrement à l'étranger, l'armée de l'air participant d'ailleurs régulièrement à différents meetings et salons aéronautiques. Elle tend cependant à peu communiquer vers l'extérieur sur le plan doctrinal, qui ne provoque que peu de débats.

L'attrait pour les postes à l'étranger est fort et les compétences en matière de relations internationales sont reconnues. La place importante faite à la langue anglaise et une participation régulière à des exercices internationaux permettent une bonne intégration dans les coalitions. Il existe d'ailleurs un réservoir de personnels clairement identifiés pouvant être intégrés dans une structure de coalition.

Les achats de matériels majeurs américains entraînent des dépendances fortes, y compris au niveau de la doctrine. Pays exportateur d'équipements majeurs, l'Italie dispense des formations techniques recherchées.

## **Les moyens de projection**

(hors aviation embarquée)

Avions de transport stratégique	3 MRTT
Avions de transport tactique	16
Bombardiers stratégiques	0
Avions de reconnaissance stratégique	(13 Atlantic)
Avions de combat	200
Ravitailleurs	0 (+ 3 MRTT)
Systèmes de détection aéroportés	0

Source : The Military Balance 2004, The International Institute for Strategic Studies

## Espagne

Sur le site de l'Ejercito del Aire <sup>36</sup>, les missions sont clairement indiquées dès la page d'accueil. D'abord défendre l'espace aérien national, puis "contribuer à la paix et la stabilité internationale". Après avoir longtemps été confrontée au terrorisme intérieur, l'Espagne s'est jugée concernée par le terrorisme international, ce qui a justifié sa participation très affichée à l'invasion de l'Irak en 2003. Il s'en est suivi les événements et les changements politiques que l'on connaît. Après les mutations à la tête de l'Etat, l'Espagne demeure volontariste dans son désir de participer à la promotion de la paix dans le monde mais désireuse de n'agir que pour de justes causes. En 2003, le gouvernement espagnol avait publié un Livre Blanc, la "Révision stratégique de la Défense". Le changement de majorité de 2004, dans un contexte de menace terroriste, a conduit à la publication <sup>37</sup> de la "directive de défense 2004", qui fait de nouveau passer la contribution à la paix et à la stabilité du monde après la protection des citoyens.

L'Ejercito del Aire, même si elle n'a pas de capacités du même niveau que celles de la France ou de la Grande Bretagne, se caractérise par sa volonté de participer et de bien faire. Elle a aussi très vite intégré le fait que la lutte contre le terrorisme pouvait la concerner directement en tant qu'armée de l'air, comme en témoigne l'accord de défense aérienne signé avec la France.

### Analyse factuelle

L'Ejercito del Aire dispose de moyens de projection et est capable d'assurer seule son support lors d'un déploiement. Elle a déjà participé à des opérations extérieures dans les dernières années, mais ses capacités sont limitées, faute de personnels qualifiés et de certains moyens, en particulier en matière de soutien logistique. La participation aux dernières missions a déjà conduit à tirer certaines autres leçons, comme celle de la nécessaire polyvalence des pilotes de combat. Si la capacité de jouer le rôle de nation-cadre n'existe pas actuellement, cette notion est favorablement accueillie et fait partie des objectifs souhaités. Les derniers changements politiques ont fait que, désormais, l'approbation des Cortes est requise avant toute opération extérieure et qu'il existe un vrai contrôle parlementaire sur les opérations en cours. Si la population rejette assez largement les participations à des opérations telles que l'invasion de l'Irak, les missions de Pertersberg bénéficient d'un bon soutien.

---

<sup>36</sup> [www.ejercitodelaire.mde.es](http://www.ejercitodelaire.mde.es)

<sup>37</sup> en décembre 2004.

La volonté d'être présente sur la scène internationale est aussi démontrée par l'existence de quelques éléments de prestige, entre autres une patrouille nationale permanente qui effectue des présentations à l'étranger et une escadrille de transport présidentiel. Toutefois, l'Ejercito del Aire n'est pas présente dans les salons aéronautiques internationaux. Les contacts avec les pays étrangers sont fréquents, en particulier dans la zone d'influence naturelle qu'est l'Amérique hispanisante.

Sur les 52 Attachés militaires, un quart sont aviateurs, mais la gestion des cursus demeure parfois conservatrice et l'expatriation est régie par la règle du "chacun son tour". Si la prédominance "OTAN" reste forte, le fait d'avoir tenu un poste de relations internationales est désormais bien considéré dans une carrière, le CEMAA actuel ayant même occupé trois postes à l'étranger. La place importante faite à la langue anglaise et une participation régulière à des exercices internationaux permettent une bonne intégration dans les coalitions, mais il n'existe pas de réservoir de personnels clairement identifiés pouvant être utilisés comme officiers de liaison ou intégrés dans un Etat-major. Les échanges de personnels avec d'autres pays sont nombreux, et l'intégration est excellente, pouvant aller jusqu'à la participation à des opérations de combat. Les coopérations dans la complémentarité sont bienvenues et donnent lieu à des échanges de moyens (systèmes de détection aéroportés, ravitailleurs, transport).

L'armée de l'air espagnole diffuse volontiers vers l'étranger, par le biais de monographies et de revues spécialisées officielles, et, si elle ne les initie pas, participe aux débats doctrinaux. D'ailleurs, bien que les contacts et les échanges entre les administrations civiles et l'Ejercito del Aire soient très limités, celle-ci est perçue de manière positive dans sa contribution à la politique étrangère.

## **Les moyens de projection**

(hors aviation embarquée)

Avions de transport stratégique	3 MRTT
Avions de transport tactique	12
Bombardiers stratégiques	0
Avions de reconnaissance stratégique	0
Avions de combat	130

Ravitailleurs	0 (+ 3 MRTT)
Systèmes de détection aéroportés	0

Source : The Military Balance 2004, The International Institute for Strategic Studies

## **Pays-Bas**

Depuis de longues années, les Pays-Bas montrent un soutien sans failles à l'organisation militaire intégrée de l'OTAN, mais n'ont par contre pas de relations particulières avec des pays ne faisant pas partie de l'organisation. La majeure partie des matériels étant d'origine américaine et la formation de tous les pilotes de chasse étant effectuée aux Etats-Unis, il existe une forte dépendance. Celle-ci se concrétise encore par l'implication du pays dans le programme JSF, ainsi que dans la défense antimissiles de théâtre.

La Koninklijke Luchtmacht a publié en avril 2002 un nouveau document "Airpower Doctrine"<sup>38</sup>, alors que le précédent ne datait que de mai 2001. Entre temps, les événements du 11 septembre et les opérations en Afghanistan avaient changé beaucoup de choses. Le gouvernement hollandais avait d'ailleurs très rapidement indiqué sa volonté de participer à la lutte contre le terrorisme dans le cadre d'opérations multinationales, dans la mesure de ses capacités. L'armée de l'air royale néerlandaise s'est ainsi engagée en Afghanistan, où elle a déployé des F 16 MLU (Mid Life Update) et un ravitailleur, mais où elle a surtout pris la direction d'un petit groupe aérien multinational qui comprenait aussi des moyens norvégiens et danois.

L'armée de l'air des Pays-Bas coopère volontiers avec ses partenaires européens. Membre du Groupe aérien européen depuis 1998, elle a accueilli sur son sol, à Eindhoven, la cellule de coordination du transport aérien, devenue Centre de transport aérien européen, mais elle n'est pas cliente de l'A400M.

### **Analyse factuelle**

La Koninklijke Luchtmacht dispose de moyens de projection limités, et n'est pas capable de déployer seule une base aérienne. Elle a déjà participé à un certain nombre d'opérations extérieures, sans rencontrer de problèmes ni techniques, ni de financement, ni

---

<sup>38</sup> [http://www.luchtmacht.nl/images/4\\_20360.pdf](http://www.luchtmacht.nl/images/4_20360.pdf). Le document, malheureusement non traduit, comporte en particulier un important chapitre sur les NA5CRO (Non Article V Crisis Response operations).

d'opinion publique. Les leçons tirées de ces opérations n'ont d'ailleurs pas conduit à des changements de priorités.

L'armée de l'air néerlandaise ne dispose pas de patrouille nationale et n'est pas présente lors des grands salons aéronautiques. Par contre, elle participe régulièrement à des exercices internationaux et, l'anglais étant omniprésent dans sa vie quotidienne, s'intègre très facilement dans les coalitions.

La communauté de flotte F16 MLU, partagée avec la Norvège, le Danemark et la Belgique se traduit par des échanges constants y compris lors de missions de combat, à forte visibilité politique.

### **Les moyens de projection**

(hors aéronavale)

Avions de transport stratégique	2 MRTT
Avions de transport tactique	2
Bombardiers stratégiques	0
Avions de reconnaissance stratégique	0
Avions de combat	135
Ravitailleurs	0 (+ 2 MRTT)
Systèmes de détection aéroportés	0

Source : The Military Balance 2004, The International Institute for Strategic Studies

### **Pologne**

Dans les faits, les forces aériennes polonaises demeurent encore très repliées sur elles-mêmes. Leur participation à des opérations à l'étranger se limite à quelques missions de transport tactique (liées aux opérations en Irak) et des missions d'aide humanitaire. La capacité de projection pratiquement inexistante demeure le principal obstacle.

La Pologne, qui a des ambitions mais peu de moyens, a quand même voulu démontrer une certaine capacité aérienne en accueillant sur deux de ses bases les 80 avions de combat appartenant à 15 pays de l'OTAN au titre de l'exercice AirMeet 2003. Contrairement à l'armée

de l'air, les autres armées ont effectué des missions multinationales loin de leurs bases, avec des forces spéciales en Afghanistan, un bâtiment de soutien logistique en Océan Indien et surtout le déploiement d'un important contingent en Irak en 2003.

### **Analyse factuelle**

Au niveau de la projection, l'armée de l'air polonaise est très démunie, ses moyens étant aussi limités que peu interopérables. Incapable d'assurer son soutien en cas de déploiement sur un terrain extérieur, elle le serait encore plus d'assurer le rôle de nation cadre. Les seules opérations à l'étranger auxquelles elles ont participé sont des missions de transport logistique, grâce aux CASA 295 tout récemment acquis, en particulier en direction de l'Irak. Pourtant, l'opinion publique et les gouvernants (si les financements pouvaient être assurés) seraient tout à fait favorables à la participation à des missions humanitaires. La volonté de se donner des capacités de projection réalistes va recevoir prochainement un sérieux coup de pouce, les Etats-Unis ayant accordé des crédits FMF pour l'acquisition de 5 C 130 Hercules ayant appartenu à la Royal Air Force.

Le niveau très faible de l'entraînement des pilotes de combat (40 à 60 heures par an), l'absence d'expérience des OPEX, les problèmes linguistiques, rendent très problématique une éventuelle projection. L'introduction de préoccupations en direction de l'international passe actuellement par une intégration dans l'OTAN, souvent identifiée avec les Etats-Unis, qui commence par l'apprentissage de la langue anglaise.

A côté de ces limitations, on note l'existence de deux patrouilles, de très bon niveau, qui se produisent régulièrement dans des meetings à l'étranger. L'armée de l'air organise aussi tous les deux ans un grand meeting sur la base de Radom.

Héritage du système du Pacte de Varsovie, les attachés militaires, y compris attachés de l'air, continuent de dépendre des services de renseignement militaires, au sein desquels ils ont généralement effectué toute leur carrière. Même s'ils appartiennent théoriquement à l'armée de l'air, ils n'ont que très peu de contacts avec elle et ne sont que peu concernés par la coopération et par son rayonnement. En Pologne même, la notion de secret reste encore omniprésente, ce qui limite beaucoup tous les échanges.

Les profondes mutations subies depuis quelques années, et en particulier l'intégration dans l'OTAN, font que les officiers ayant occupé un poste à l'étranger, principalement dans la branche "Emploi" (Postes Air North à Ramstein ou dans les CAOC OTAN) ou dans les

organismes de formation anglais ou américains (National Defense University de Washington, Air Force College de Maxwell) bénéficient d'un déroulement de carrière très favorable. Toutefois, la gestion du personnel continue de subir les pesanteurs héritées du système précédent. La priorité donnée à l'intégration immédiate dans l'OTAN fait aussi que tout ce qui touche aux formations anglo-saxonnes est privilégié pour le moment, au détriment des coopérations avec l'Allemagne ou la France.

Dans les années 80, pour financer les dépenses de défense, la Pologne, fabricant d'avions d'entraînement, a formé plus de 1000 pilotes de chasse étrangers et 800 pilotes d'hélicoptères, principalement au profit de pays africains et moyen-orientaux. C'est aussi à cette époque que de nombreux pilotes polonais ont servi comme instructeurs à l'étranger (Irak, Inde, Libye). Ces formations sont aujourd'hui arrêtées, mais elles pourraient reprendre avec des pays comme l'Irak.

Au sein du ministère de la défense, comme à l'Etat-major général, les aviateurs sont sous-représentés. Ceci se combinant avec la faiblesse des moyens fait que l'armée de l'air ne bénéficie pas d'une image de marque individualisée et positive. Les forces armées en général sont pourtant bien représentées dans tous les ministères, par des militaires en activité qui y sont détachés ou par des retraités y ayant retrouvé un emploi.

## **Les moyens de projection**

(hors aéronavale)

Avions de transport stratégique	2
Avions de transport tactique	20
Bombardiers stratégiques	0
Avions de reconnaissance stratégique	0
Avions de combat projetables	45
Ravitailleurs	0
Systèmes de détection aéroportés	0

Source : The Military Balance 2004, The International Institute for Strategic Studies

## **Turquie**

Deux notions très fortes encadrent le fonctionnement de l'armée de l'air turque. La première est la prééminence de l'armée de terre, qui joue un rôle dominant au sein de l'Etat-major général et dont l'influence sur la politique étrangère comme intérieure du pays a longtemps été lourde, voire prépondérante. La seconde est l'omniprésence de l'OTAN dans tous les domaines, qui limite ce qui pourrait se passer à l'extérieur de l'Alliance. On note cependant deux relations très spéciales, marques d'une politique étrangère originale, mais qui ne sont l'apanage d'aucune armée, avec Israël et, surtout, avec la RTCN (République Turque de Chypre Nord). La Turquie est la seule à reconnaître cet "état", et en assure la protection, ce qui se traduit par exemple par une complète prise en compte de la souveraineté aérienne.

### **Analyse factuelle**

L'armée de l'air turque dispose de moyens capables d'être utilisés à l'extérieur du territoire national, mais elle n'a pas de tradition de projection. Elle est aussi incapable d'assurer son support en cas de déploiement à l'extérieur, encore moins de tenir le rôle de nation cadre. Elle a cependant participé à un certain nombre d'opérations extérieures (Kosovo, Afghanistan), pour des missions de combat et de ravitaillement en vol (pour la mise en place des avions de combat). Les principales difficultés rencontrées ont été liées à l'absence de moyens propres de transport stratégique, qui ont conduit à devoir louer des aéronefs civils. Le parlement a voté les ressources nécessaires et la population approuve majoritairement les actions militaires, pourvu qu'elles soient placées sous mandat international. Mais peu de choses changeront, la volonté de donner des capacités de projection ne semblant pas exister au niveau politique.

Il existe une patrouille nationale, les Turkish Stars, qui se produit régulièrement à l'étranger, tandis que l'armée de l'air est régulièrement présente à Farnborough et au Salon du Bourget.

Sur les 79 attachés militaires turcs, 13 sont des aviateurs. Les postes de relations internationales les plus porteurs sur le plan de la carrière sont ceux au sein de l'OTAN. Ils constituent, pour quelques officiers de haut niveau, une véritable filière. La participation à des exercices internationaux organisés dans le cadre de l'OTAN est régulière. La pratique de l'anglais faisant partie des habitudes, l'intégration dans une coalition ne pose pas de problèmes.

Les matériels d'origine américaine sont très largement majoritaires au sein des forces. Dans certains domaines, la tutelle des Etats-Unis est même totale. Globalement, la dépendance se retrouve autant en matière de formation et de budget qu'en matière de doctrine. Le rayonnement de l'armée de l'air turque est plutôt limité, la formation d'étrangers étant par exemple surtout dirigée vers les pays des Balkans et les républiques turcophones d'Asie Centrale.

### **Les moyens de projection**

Avions de transport stratégique	0
Avions de transport tactique	32
Bombardiers stratégiques	0
Avions de reconnaissance stratégique	0
Avions de combat	400
Ravitailleurs	7
Systèmes de détection aéroportés	0

Source : The Military Balance 2004, The International Institute for Strategic Studies

### **Hors OTAN, d'intéressantes particularités nationales.**

En dehors de l'OTAN, quelques pays ont des armées de l'air importantes (Inde, Chine, Japon, Russie). Mais, à l'exception des forces russes, on les voit très peu à l'étranger, que ce soit pour des opérations de maintien de la paix ou pour des opérations de prestige. Tout au plus participent-elles à des missions humanitaires ou, pour la Chine en particulier, à la formation de techniciens de pays du tiers monde. Quelques nations comme le Pakistan sont aussi capables de fournir des mercenaires, pilotes et mécaniciens. Pour beaucoup de pays, les armées de l'air ne sont que la concrétisation d'une obligation, celle de garantir la souveraineté de l'espace aérien national. Leur justification est souvent beaucoup plus interne qu'externe. Elles doivent donc disposer de quelques intercepteurs, dont la crédibilité est souvent douteuse. Elles peuvent par contre se passer de tout ce qui est projection, qu'il s'agisse de projection de force ou plus simplement de capacité de transport à longue distance.

Les pays ayant un domaine maritime très étendu se doivent de disposer de moyens de surveillance, sinon d'intervention, dans cet espace. Depuis le traité de Montego Bay et la

création de la notion d'Etat archipélagique, ceci est devenu une préoccupation pour des états comme l'Indonésie, le Japon, l'Australie et d'autres, obligés de se doter de moyens aériens à la hauteur de leurs ambitions politiques.

A côté de cela, on a vu un pays comme la Nouvelle-Zélande décider brutalement de se passer d'aviation de combat. La décision, prise à la suite d'un changement de majorité, a été rendue effective le 13 décembre 2001.

Israël est quasiment le seul état à avoir, hors conflit majeur, utilisé son armée de l'air pour des opérations de puissance démonstratives à l'étranger, survols très agressifs du Liban en particulier. Les moyens aériens sont aussi utilisés pour des opérations contre les meneurs de l'Intifada, en particulier pour des missions de très haute précision destinées à tuer des responsables palestiniens. Ces dernières, dont la justification ne fait pas partie du sujet de cette étude, sont une démonstration complète de ce que la technicité des forces aériennes peut apporter au politique en matière de réactivité, d'utilisation du renseignement, de précision, de limitation des dommages collatéraux. Les frappes réalisées ont aussi un caractère d'immanence brutale qui, à première vue, semble particulièrement démonstratif.

La Confédération Helvétique donne une autre image de l'ambiguïté des rapports pouvant exister entre politique étrangère et forces aériennes. La défense de la souveraineté de l'espace aérien national est une priorité absolue et l'armée de l'air bénéficie depuis longtemps d'un niveau de priorité assez élevé. Elle est plutôt bien équipée, la valeur opérationnelle de la défense aérienne (intercepteurs) et de la défense sol-air n'étant pas à démontrer. Les échanges avec les autres nations européennes sont réguliers. La Suisse est aussi le premier pays du vieux continent, avec la France, à avoir pris en compte le "droit de suite", qui permet à une patrouille ayant intercepté un aéronef civil détourné et susceptible d'être utilisé comme arme de continuer la poursuite dans l'espace aérien d'un pays ami. Mais, à côté de cette très forte implication politique face à une menace contre sa propre souveraineté, certains parlementaires helvétiques continuent de faire un blocage qui paraît paradoxal vis à vis de la projection. On en voit pour preuve le vote intervenu au cours de la session d'hiver 2004 du Conseil National, qui avait rejeté l'achat de deux avions de transport, et les divergences que ce vote a mis en lumière <sup>39</sup>. Cette acquisition est présentée par les uns comme un progrès, qui permettrait à la Suisse de se montrer encore plus européenne en s'intégrant dans un pool du transport aérien militaire européen déjà existant. Les opposants la récuse, au nom du refus de l'implication

---

<sup>39</sup> Voir le communiqué de presse de la Commission de la politique de sécurité du conseil des Etats, dans : [http://www.parlament.ch/f/homepage/mm-medienmitteilung.htm?m\\_id=2005-01-31\\_074\\_01](http://www.parlament.ch/f/homepage/mm-medienmitteilung.htm?m_id=2005-01-31_074_01)

extérieure du pays. Ce sont ces mêmes opposants conservateurs qui sont pourtant, sur tout ce qui est défense et souveraineté, les plus ardents défenseurs des forces armées helvétiques que d'autres voudraient purement et simplement supprimer.

## Conclusion

Les armées de l'air, malgré leur création récente, sont devenues incontournables dans la politique étrangère de leurs pays. Leur contribution est de plus en plus fréquemment requise, même si les capacités qu'elles apportent sont bien davantage perçues que leur personnalité propre. Mais c'est peut être à elles-mêmes qu'elles doivent s'en prendre si ce qu'on leur demande les pousse quelquefois à la limite de leurs possibilités, car elles ont parfois tendance à s'enfermer dans leur technicité, au détriment d'une communication parfois nécessaire.

Les différents entretiens réalisés dans le cadre de l'étude, les réponses aux questionnaires envoyés aux Attachés de Défense, tout autant que l'étude d'une documentation assez abondante permettent d'aboutir à deux conclusions. On constate d'abord que, dans la plupart des crises et des conflits, ce sont les forces aériennes et les armes de la troisième dimension qui donnent tout de suite aux responsables politiques des moyens d'action qui conviennent particulièrement bien à leurs désirs. Elles permettent d'agir très vite, très loin, éventuellement sans montée en puissance préalable. Leur action est relativement prévisible, c'est à dire que, dans les conflits autres que de haute intensité et contre des adversaires ne disposant pas de moyens lourds, les effets recherchés sont obtenus, sans plus et sans moins, dans les délais impartis. Les techniques de ciblage et la possibilité d'agir dans la profondeur permettent une certaine économie de moyens, qui se traduit par une limitation des dommages collatéraux et évite de donner l'image de destructions.

Par contre, on constate que les responsables politiques ne singularisent pas les armées de l'air, mais plutôt des capacités basées sur des moyens aériens. L'outil est davantage envisagé que le partenaire. Pourtant, dès 2001, le rapport sénatorial sur les opérations au Kosovo notait la spécificité des forces aériennes et leur efficacité : *" Par delà le débat sur la légitimité et l'efficacité de la stratégie purement aérienne adoptée durant l'opération " Force alliée ", l'arme aérienne a parfaitement confirmé son adaptation à la gestion de crises. Par la rapidité de son déploiement d'abord. Par sa souplesse d'emploi ensuite, qui permet de faire évoluer, en permanence, les points d'application des frappes, de choisir les catégories de cibles, d'interrompre, éventuellement, au dernier moment, les missions engagées. Sa capacité d'adaptation permet enfin -au prix des améliorations techniques plus ou moins rapides à*

*travers, notamment, les programmes d'urgence- d'acquérir des capacités nouvelles diversifiant d'autant les menaces pesant sur l'adversaire.*

*Ces caractéristiques font de l'arme aérienne un outil particulièrement précieux pour la gestion politique d'une crise en permettant une adaptation et une réaction rapides aux évolutions qui peuvent se dérouler, parallèlement, sur le terrain diplomatique" <sup>40</sup>.*

Aux Etats-Unis, la revue quadriennale 2005 est actuellement en cours d'élaboration. Les militaires semblent avoir pris une part plus importante dans ce travail, au détriment des penseurs issus de la société civile. Au contraire des exercices précédents, elle ne se concentre pas sur les répartitions idéales entre avions de combat, groupes porte avions et forces terrestres. *"Désormais, son objet est de déterminer quel est le meilleur moyen à employer, que ce soit une bombe, un membre des forces spéciales ou une attaque informatique, pour obtenir un effet capable de dissuader/faire renoncer/défaire un ennemi" <sup>41</sup>.* Nous sommes peut être face à une nouvelle conception des relations entre les stratégies gouvernementales et les solutions militaires mises en œuvre pour rendre ces stratégies effectives. Après un bref passage par des démarches capacitaires, les forces de défense pourraient connaître une nouvelle réorganisation selon les effets.

L'Armée de l'Air a toujours eu beaucoup de mal à communiquer sur ses réalisations hors des domaines relevant de la tradition. Alors que des opérations de prestige comme la mise en avant de la Patrouille de France se montent sans problèmes et sans discussions internes, les actions de haut niveau restent très discrètes. Ce problème est autant lié à un refus de rentrer en compétition avec les autres armées qu'à un enfermement dans une technicité de haut niveau et une certitude, développée en interne, d'être "meilleurs", au point de ne pas avoir besoin de l'exprimer.

Pourtant, l'Armée de l'Air a beaucoup contribué à la politique étrangère de la France au cours des dernières années. Pendant la première Guerre du Golfe, le chef d'Etat-major de l'Armée de l'Air pouvait préfacier ainsi un livre appelé "La victoire venue du ciel" : *" la victoire des forces coalisées, bâtie sur une intense campagne aérienne, confirme que tout combat moderne se gagne d'abord dans le Ciel" <sup>42</sup>.* Elle a ensuite participé sans relâche à la mise en place de zones d'exclusion en Irak, jusqu'à ce que la décision politique soit prise de

---

<sup>40</sup> Xavier de VILLEPIN, *"Opération Force Alliée en Yougoslavie"*, rapport d'information 464 (98-99) - commission des affaires étrangères. Sénat, Paris 1999.

<sup>41</sup> Michael Sirak, *Janes Defense Weekly*, 2 février 2005.

<sup>42</sup> Général Jean FLEURY, *"La victoire venue du ciel"*, SIRPA AIR-Lavauzelle, Paris mai 1991.

modifier ou d'interrompre cette participation. Elle a effectué des missions de reconnaissance à la recherche des armes de Saddam Hussein dans le cadre des missions ONU. Au Kosovo, le nombre de missions de combat qu'elle a effectué la place au second rang des membres de la coalition, derrière les Etats-Unis, mais largement devant le Royaume Uni. En Afghanistan, les forces aériennes françaises ont été parmi les rares à avoir le niveau suffisant pour participer très tôt à des missions de reconnaissance et d'attaque. Toutes ces missions de combat ont bénéficié d'un large soutien des moyens du transport aérien militaire, souvent poussé à la limite de ses capacités. Le transport aérien militaire a aussi apporté son concours à de nombreuses missions de maintien de la paix et surtout d'aide humanitaire, sur toute l'étendue de la planète.

Les capacités de l'Armée de l'Air sont à la mesure d'une puissance moyenne, mais elles sont limitées, en particulier en matière de soutien, qu'il s'agisse de transport tactique, de transport stratégique ou de ravitaillement en vol. L'arrivée de moyens nouveaux, A400M en particulier, permettra de regagner des capacités, celles-ci étant actuellement inférieures aux besoins. Des difficultés demeureront cependant, surtout si les autres partenaires européens ne font pas les efforts qui seraient nécessaires et si les mutualisations de ressources ne se mettent pas en place.

## ANNEXE I

### CAPACITES DE L'US AIR FORCE FACE AUX NOUVELLES

#### DEFINITIONS DES MENACES

<b>GUERRE NON CONVENTIONNELLE</b>	<b>GUERRE CONVENTIONNELLE</b>	<b>MENACES DISRUPTIVES</b>	<b>ATTAQUES CATASTROPHIQUES</b>
<p><b>C4ISR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Guerre de l'information : psyops, largage de tracts</li> <li>◆ 70% de la surveillance en Iraq est aérienne</li> <li>◆ Suivi des cibles mobiles depuis la 3<sup>e</sup> dimension</li> <li>◆ Recueil SIGINT et TACINT</li> <li>◆ Suivi des forces amies</li> <li>◆ CAOC comme centre de commandement</li> <li>◆ Largage de moyens anti-snipers et anti-IED</li> </ul>	<p><b>C4ISR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ CAOC</li> <li>◆ Dans le futur : fusion des plates-formes multisenseurs, y compris celles basées dans le proche espace</li> <li>◆ SIGINT</li> <li>◆ Utilisation des drones</li> <li>◆ Préavis d'attaques missile</li> </ul>	<p><b>C4ISR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Support spatial, protection et déni d'action</li> <li>◆ Protection et redondance des réseaux</li> <li>◆ Utilisation du proche espace</li> <li>◆ Protection du GPS contre le brouillage</li> <li>◆ Guerre de l'information offensive et défensive</li> <li>◆ Supériorité de l'information</li> </ul>	<p><b>C4ISR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Détection des armes de destruction massive</li> <li>◆ Utilisation des technologies d'énergie directe</li> <li>◆ Défense anti missiles</li> <li>◆ Permanence des communications quelle que soit l'attaque</li> <li>◆ Continuité de l'action gouvernementale grâce au Centre d'opérations national aéroporté.</li> </ul>
<p><b>Mobilité globale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Transport au profit des opérations de secours (nourriture, médicale, moyens de reconstruction)</li> <li>◆ Ravitaillement des troupes au sol par air, pour éviter les embuscades routières</li> <li>◆ Transport de prisonniers</li> <li>◆ Ravitaillement en vol</li> </ul>	<p><b>Mobilité globale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Déploiement stratégique</li> <li>◆ Ravitaillement en vol interarmées</li> <li>◆ Aéromobilité sur le théâtre</li> <li>◆ Aérolargage</li> <li>◆ Forces spéciales</li> <li>◆ Medevac</li> <li>◆ Capacité d'ouvrir rapidement de nouvelles bases</li> <li>◆ Soutien logistique</li> </ul>	<p><b>Mobilité globale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Reconstruction rapide</li> <li>◆ Permanence des possibilités d'accès</li> </ul>	<p><b>Mobilité globale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Insertion de forces spéciales</li> <li>◆ Gestion des conséquences de l'attaque</li> </ul>
<p><b>Frappes rapides</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Frappes sur les cibles à haute valeur</li> <li>◆ Frappe sur les cibles mobiles (Predator)</li> <li>◆ Utilisation d'armes de précision pour limiter les dommages collatéraux</li> <li>◆ Appui feu à la demande</li> <li>◆ Dans le futur : mise en œuvre d'armes non létales, de haute précision...</li> </ul>	<p><b>Frappes rapides</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Chaîne de décision raccourcie</li> <li>◆ Recherche et destruction des cibles de haute valeur</li> <li>◆ Attaque des lanceurs de missiles balistiques et de croisière</li> <li>◆ Maîtrise du ciel</li> <li>◆ Frappes de précision</li> <li>◆ Dans le futur : lasers tactiques et faisceaux de micro-ondes.</li> </ul>	<p><b>Frappes rapides</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Technologies à faible signature de nouvelle génération</li> <li>◆ Protection contre les menaces liées aux radio-émissions et aux infra rouge.</li> <li>◆ Laser aéroporté</li> <li>◆ Essaims de drones</li> <li>◆ Missiles de croisière hypersoniques</li> </ul>	<p><b>Frappes rapides</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Frappes contre les cibles profondément enterrées</li> <li>◆ Dissuasion</li> </ul>

IED : Improved explosive devices (dispositifs explosifs améliorés)  
SIGINT : Renseignement électronique  
TACINT : Renseignement tactique  
CAOC : Combined Air Operations Center

*D'après Defense News, 31 janvier 2005*

## BIBLIOGRAPHIE

Colonel Jack BROUGHTON, "*Thud Ridges*", réédité par Bantam, septembre 1985.

Alain BRU "*Histoire de la guerre à travers l'armement*" <http://www.stratisc.org>

Robert BUSSIERE, "*L'ordre mondial nouveau est (presque) arrivé*"  
<http://www.frstrategie.org>, octobre 2001

Lieutenant Colonel Philippe CEXUS, "Le modèle de l'adversaire et son milieu", in "*Penser les ailes françaises*", N°3, mai 2004, CESA Paris.

Général Jean FLEURY, "*La victoire venue du ciel*", SIRPA AIR-Lavauzelle, Paris, mai 1991.

Sir Geoffrey HOON, Secrétaire à la Défense "*Delivering Security in a Changing World, Defence White Paper*", Crown Copyright 2004, décembre 2003.

Dr. Jacob W. KIPP, "*Key issues confronting France, French foreign policy, Franco-US relations, and French defense policy*" Foreign Military Studies Office, Fort Leavenworth, avril 1995.

Capitaine LIDELL HART "*La Guerre Moderne*" ("*The British Way in Warfare*", traduit par Henri Thies), Bibliothèque d'histoire politique militaire et navale, Editions de la Nouvelle revue critique, Paris, 1935.

Colonel Delbert R. TERRILL JR, "The Air Force Role in Developing International Outer Space Law" <http://www.au.af.mil>

Pascal VENNESSON "Bombarder pour convaincre ? Puissance aérienne, rationalité limitée et diplomatie coercitive au Kosovo" in [http://www.conflicts.org/article.php3?id\\_article=232](http://www.conflicts.org/article.php3?id_article=232)  
publié hiver 2001

Xavier de VILLEPIN, "*Opération Force Alliée en Yougoslavie*", rapport d'information 464 (98-99) - Commission des affaires étrangères. Sénat, Paris 1999.

Colonel John WARDEN, "*The air campaign : planning for combat*", National Defense University, 1989.

Général WOLSZTYNSKI, Chef d'état major de l'Armée de l'Air, "*La contribution de l'armée de l'air à la construction de l'Europe de la Défense*" in "*Penser les Ailes françaises*", n° 3, mai 2004.

"*La situation et le développement de la puissance aérienne européenne*", in  
<http://www.checkpoint-online.ch>

"Foreign Internal defence, Air Force doctrine document 2-3.1" Air Force doctrine Center, mai 2004.

*"Révision stratégique de la Défense"*, Ministerio de defensa, Madrid, mai 2003.

*"Directiva de defensa nacional 2004"* Ministerio de defensa, Madrid, décembre 2004.

Mémoire de stratégie aérienne du Groupe "AIR 1" de la 10<sup>e</sup> promotion du CID,  
*"Fondamentaux de la puissance aérienne"*, in *"Penser les Ailes Françaises"*, n°1, 2003.

Mémoire Spécifique Air *"Expliquer simplement la nécessité d'avoir une armée de l'air n'est pas chose aisée. Comment améliorer la communication de l'armée de l'air et sa stratégie d'influence ?"* <http://www.college.interarmees.defense.gouv.fr>

*"The Military Balance 2004"*, The International Institute for Strategic Studies, Londres, 2003.

## **Sites Internet**

<http://europa.eu.int>

<http://jgrattepanche.free.fr>

<http://www.aeronautica.difesa.it/>

<http://www.basicint.org/>

<http://www.blackbirds.net>

<http://www.difesa.it/>

<http://www.ejercitodelaire.mde.es>

<http://www.luchtmacht.nl>

<http://www.rivista.aeronautica.difesa.it>

## **Périodiques**

*Jane's Defense Weekly* Jane's Information Group, Londres

*Jane's International Defence Review* Jane's Information Group, Londres

*Armada International*, Zurich

*Penser les ailes Françaises* Centre d'enseignement supérieur aérien, Paris

*Doctrine* Centre de Doctrine d'emploi des forces, Paris

*Defense News* Gannett Newspaper, Springfield

## **Entretiens réalisés**

### **Entretiens formels**

Colonel BUAILLON, Cabinet militaire du Ministre de la Défense  
Colonel CESARI, Cabinet militaire du Ministre de la Défense  
Colonel CHAUVET, Bureau relations Internationales, EMAA  
Général (c.r.) BECK, ancien chef du Groupement aérien franco-britannique, ancien commandant de la Force aérienne de projection  
Général de division aérienne KLEIN, commandant de la Force aérienne de projection  
Général de corps aérien PORCHIER, Représentant militaire de la France auprès du Comité militaire de l'OTAN  
Contre Amiral LAUNAY, Attaché de défense à Londres  
Colonel MAURICE, Attaché de l'Air à Londres  
Ingénieur Principal BRUN, Attaché d'armement adjoint à Londres  
Air Commodore AMROLIWALA, Director of defence diplomacy, MOD UK  
Wing Commander DIXON, Directorate of Air Staff, RAF  
Monsieur SHELLEY Directorate of Policy and Defense Relations, MOD UK

### **Entretiens informels**

Général (c.r.) LOUVION, ancien attaché de défense à Washington  
Général (c.r) de VAISSIERE, ancien directeur de la Coopération, GIFAS  
Général de brigade aérienne DELON, ancien attaché de l'Air à Washington  
Colonel MARBEC, Bureau relations internationales, EMAA  
Administrateur Commission des Affaires étrangères et de la Défense du Sénat  
Général de brigade aérienne SWITZER, SIRPA Air  
Monsieur DERON, rédaction du Monde  
Monsieur LECLERC du SABLON, journaliste au Monde et à l'Express  
Monsieur MURAWIEC, Hudson Institute  
Colonel COX, US Air Force, OTAN Bruxelles  
Colonel X, Ejercito del Aire, OTAN, Bruxelles  
Wing Commander Y, Royal Air Force, OTAN, Bruxelles