

L'Agence européenne de défense, une solution pour l'entraînement multinational ?

LAURENT DONNET

Après une carrière de quinze ans sur F-16 au cours de laquelle il a notamment été commandant de détachement F 16 à Kaboul en 2005, le lieutenant-colonel aviateur breveté d'état-major Laurent Donnet a suivi le cours supérieur d'état-major à Paris et a ensuite rejoint le département stratégique à Evre. Depuis avril 2009, il travaille dans la branche capacitaire à l'Agence européenne de défense.

Sinds jaren heeft het luchttransport te kampen met een gebrek aan trainingsmogelijkheden, voornamelijk doordat de missies en operaties steeds voorrang krijgen – wat uiteraard gerechtvaardigd is. Hierdoor wordt het echter voor de bemanningen steeds moeilijker om de grote variëteit aan disciplines te onderhouden en te trainen, zeker in internationaal verband, zowel voor het luchttransport per vliegtuig als voor de helikopters. Omdat met andere geallieerden trainen zo belangrijk is, organiseert het Europees Defensieagentschap (EDA) sinds 2009 voor helikopters en sinds 2012 voor vliegtuigen multinationale oefeningen om de interoperabiliteit van de bemanningen te verbeteren. Maar is dit wel de taak van het EDA?

Parmi les enseignements récurrents tirés en près de deux décennies d'opérations expéditionnaires menées par les pays de l'Union européenne (UE), on notera le rôle capital du transport aérien stratégique (entre l'Europe et les théâtres d'opérations) et tactique (au sein des théâtres d'opérations). Hélas, on constatera également la pénurie criante de ces deux types de transport, malgré la multiplication des missions expéditionnaires. Les diverses initiatives du début des années 2000 visant à améliorer la situation ont eu un effet positif, et l'arrivée de l'A400M ne fera qu'amplifier cette tendance. Cependant, la situation reste encore critique dans certains domaines. En effet, la carence chronique



en matière d'entraînement et le manque d'interopérabilité entre les équipages des différents pays affectent particulièrement le transport aérien militaire européen. Afin de remédier à ces problèmes, l'Agence européenne de défense (AED) a décidé de développer plusieurs programmes, notamment pour les avions de transport et les hélicoptères.

TRANSPORT AÉRIEN

Contrairement à l'aviation de transport, la communauté des avions de combat bénéficie, depuis de nombreuses années, de programmes d'entraînement et de formation bien spécifiques. De nombreux cours et exercices sont organisés annuellement pour entraîner les équipages et augmenter leur interopérabilité avec d'autres alliés. En ce qui concerne le transport aérien, l'entraînement et la formation s'effectuent majoritairement dans un environnement national. Toutefois, les missions et opérations étant prioritaires, les sorties prévues pour l'entraînement passent régulièrement à la trappe. Inutile de préciser que cela a un effet désastreux pour les équipages qui n'ont plus suffisamment d'opportunités pour s'entraîner aux techniques spécifiques à leur rôle. Le constat est identique au niveau de l'entraînement dans un cadre international – indispensable pour opérer ensemble – qui souffre également de cette priorité justifiée pour les missions et les opérations. Heureusement, la création du Commandement du transport aérien européen (EATC) à Eindhoven permet petit à petit d'harmoniser les techniques, tactiques et procédures de vol, ce qui améliore significativement l'interopérabilité des équipages, du moins d'un point de vue théorique, car la pratique nécessite de l'entraînement.

Afin de prendre à bras le corps les problèmes propres au transport aérien militaire Européen, dix-neuf pays membres¹ de l'AED plus la Norvège ont signé en 2011 le programme de partenariat European Air Transport Fleet (EATF). Ce programme vise à atténuer le déficit en transport aérien et à améliorer l'efficacité des flottes existantes. L'EATF est un cadre qui assure la coordination, la cohérence et la pertinence des travaux et des projets réalisés en vue d'atteindre les objectifs avancés. L'EATF n'est pas une flotte de transport au sens militaire strict, mais plutôt un partenariat à l'image de ceux qui existent dans l'aviation civile, comme la *Star Alliance*, *Sky Team* ou *OneWorld*, au travers desquels des accords préférentiels sont établis entre partenaires choisis. Le programme EATF fait partie des initiatives de *Pooling & Sharing* de l'AED. Cette dynamique, également connue sous le nom de Ghent initiative, a été initiée sous la présidence belge de l'UE en 2010 pour renforcer la coopération de défense par

la mise en commun et le partage de projets capacitaires. Depuis son lancement, cette initiative a permis à l'AED de réaliser des progrès significatifs dans plusieurs domaines. Cependant, étant donné que le besoin en coopération reste élevé, l'impulsion politique nécessaire pour y parvenir doit se poursuivre de manière soutenue.



© EDA

La stratégie du partenariat EATF établi par les signataires a été subdivisée 3 phases, qui permettront d'échelonner les progrès en fonction des objectifs des pays membres. Ainsi, pendant la phase de démarrage (2011 - 2014), l'accent a été mis sur la recherche de solutions rapides pour atténuer le déficit en transport aérien stratégique et sur la démonstration de la valeur ajoutée de l'EATF en fournissant des résultats concrets dans des domaines prioritaires. À moyen terme (2015 - 2017), le but sera de capitaliser sur les résultats obtenus, tout en profitant de l'introduction de nouveaux types d'avions, comme l'A400M, et des intégrations multinationales plus poussées, comme c'est déjà le cas avec l'EATC, qui jouera un rôle capital dans le processus de *Pooling & Sharing*. Enfin, dans la phase d'optimisation (2018 - 2020), les signataires s'efforceront de développer un réseau homogène et concret pour consolider une flotte européenne de transport aérien robuste et interopérable.

Dans le cadre de l'EATF, deux projets ont été lancés en 2011 : l'*European Air Transport Training* (EATT), qui offre aux participants des périodes d'entraî-

nement aux disciplines du transport aérien, et l'*European Advanced Airlift Tactics Training Course* (EAATTC), pour augmenter l'interopérabilité des équipages. Depuis 2012, quatre périodes ont été organisées : trois en Espagne et une en Bulgarie. En 2012, un seul exercice réunissait six pays, dont la Belgique, et six avions au total. En 2015, ce ne seront pas moins de treize nations qui participeront à quatre exercices, avec un total de 33 avions. Durant ces déploiements, les pays participants mobilisent leurs avions de transport pendant deux semaines et exécutent des missions quotidiennes de transport tactique. Les disciplines faisant l'objet d'un entraînement sont nombreuses et variées : planification tactique avancée, parachutage de personnel et de cargo, vol à très basse altitude, engagement par des avions de chasse et par des systèmes d'armes sol-air, atterrissages sur pistes de fortune, vol en formation, opérations de nuit, évacuation sanitaire aérienne, etc. Pour encadrer le tout, des scénarios indépendants sont joués à chaque mission en fonction des besoins spécifiques. Étant donné leur succès croissant, ces exercices passeront au nombre de cinq, voire davantage, à partir de 2016.

HÉLICOPTÈRES

Pour les hélicoptères, la situation est globalement similaire à celle décrite ci-dessus pour les avions de transport. Les hélicoptères de soutien constituent indéniablement un élément clé dans les opérations expéditionnaires, en particulier dans les théâtres où l'infrastructure est médiocre et l'environnement et le terrain imposent de sévères limitations de mobilité. Un obstacle majeur identifié il y a près d'une décennie réside dans le fait que, pour beaucoup d'équipages, surtout ceux de l'ancien bloc de l'Est, le manque d'entraînement et l'absence d'équipement ad hoc ne permettaient pas de déployer les hélicoptères de façon suffisamment sécurisée dans des conditions opérationnelles réelles. C'est pourquoi l'AED a créé l'*Helicopter Training Programme* (HTP) en 2008, afin de pallier les carences existantes et d'augmenter l'interopérabilité des équipages. L'HTP englobe plusieurs projets spécifiques : l'*Helicopter Exercise Programme* (HEP), l'*European Helicopter Tactics Instructor Course* (EHTIC), l'*Helicopter Tactics Course* (HTC) et l'*Operational English Language Course* (OELC). Dans le cadre de cet article, c'est le HEP qui nous intéresse plus particulièrement.



© Hote Blade 13 / Group

Le programme d'exercices pour hélicoptères a été signé en novembre 2012 par treize États membres². Il vise à renforcer les compétences opérationnelles des équipages afin d'accroître la capacité des hélicoptères à se déployer dans la majorité des théâtres d'opérations, quelles que soient les conditions. Les exercices organisés par l'AED se concentrent sur la formation individuelle, l'interopérabilité des équipages, le partage des expériences opérationnelles ainsi que le développement de tactiques communes. La particularité des périodes d'entraînement pour les hélicoptères réside dans le fait que les bases de déploiement sont choisies de manière à ce que leur environnement permette aux équipages d'effectuer des missions dans différentes conditions (chaleur, atmosphère poussiéreuse, temps hivernal, haute altitude, etc.). L'objectif est de préparer les équipages à opérer dans des conditions similaires à celles rencontrées dans les théâtres d'opérations. Durant chaque période d'entraînement de deux semaines, les équipages et les troupes en support s'entraînent à une grande variété de missions, comme l'appui au sol, l'évacuation médicale ou encore l'infiltration de forces spéciales, le tout dans un cadre multinational. Le HEP engage les pays pour dix ans. Son message est clair : s'entraîner ensemble fait partie intégrante du développement capacitaire européen.

Un autre projet du HTP a pour but de fournir une formation tactique initiale aux équipages d'hélicoptères par le biais d'un simulateur simple, développé spécialement par l'industrie – une fois n'est pas coutume – à très faible coût. Ce

projet bien spécifique est né du constat qu'il existait d'importantes disparités en matière de connaissances tactiques au sein de certains pays participant à la Force internationale d'assistance et de sécurité (ISAF) en Afghanistan ou ayant pris part à l'Opération *Unified Protector* en Libye en 2011. L'utilisation de ce simulateur a permis à plusieurs dizaines d'équipages de recevoir un entraînement tactique de base leur permettant de réagir de façon plus adéquate face aux menaces potentielles dans les différents théâtres d'opérations. La combinaison des différents cours et exercices pour hélicoptères organisés par l'AED permettent de développer une approche d'entraînement global pour contrecarrer les carences existantes en Europe et augmenter les standards utilisés par les équipages.

QUID DE L'AGENCE EUROPÉENNE DE DÉFENSE ?

Pour l'AED, les deux programmes EATF et HTP ont trois objectifs principaux : mettre un environnement d'exercice réaliste à la disposition des pays membres, afin de donner l'occasion aux équipages de s'entraîner à des techniques propres à leurs rôles spécifiques ; augmenter de manière significative l'interopérabilité des équipages afin de leur permettre d'opérer de façon plus harmonisée au sein des coalitions multinationales ; arriver à une utilisation plus efficace des moyens de transport stratégique et tactiques dont les pays disposent. Cependant, une question légitime se pose : est-ce bien à l'Agence européenne de défense de s'occuper d'entraînements et d'encadrer des exercices aériens ? Lors d'un comité directeur à l'AED, la réponse de la directrice exécutive, Mme Claude-France Arnould, était claire : l'Agence organise et facilite des exercices, car il y a une demande explicite des pays membres. Tant que les projets proposés répondront aux besoins et qu'aucune alternative valable n'existera, l'AED continuera à organiser les exercices.

Il est important de souligner que le développement capacitaire est l'un des principaux objectifs de l'AED. En outre, les programmes et projets développés au sein de l'Agence permettent d'améliorer les capacités de défense de ses États membres pour soutenir la Politique de sécurité et de défense commune de l'UE. Dans ce cadre, l'AED agit comme un catalyseur, favorise les collaborations, lance de nouvelles initiatives et présente des solutions pour améliorer la situation. C'est pourquoi l'organisation d'exercices qui améliorent l'interopérabilité fait partie des prérogatives de l'Agence. En effet, toutes les interventions actuelles, et plus que probablement à venir, se produisent dans un cadre multinational et cherchent à combiner les forces des différents pays en une seule entité dé-

ployable, afin de générer suffisamment de force de frappe.

Il ne faut toutefois pas confondre responsabilité de l'entraînement et développement d'un projet. Dans le cas des programmes consacrés au avions de transport et aux hélicoptères, l'AED n'a fait que répondre à la demande des pays membres. Néanmoins, elle n'est ni responsable, ni chargée de l'entraînement. Il est donc primordial que les pays n'attendent pas de l'Agence qu'elle continue à organiser et à financer certains projets de façon permanente. Ils devront dès lors reprendre le flambeau et créer les structures nécessaires pour pérenniser les exercices d'entraînement et poursuivre leur développement. Notons enfin que le retrait complet de l'AED d'un projet prend beaucoup de temps. Il est donc nécessaire de préparer cette transition deux, voire trois ans à l'avance. Toutefois, tant qu'aucune alternative valable n'existera et que la demande explicite des pays membres s'intensifiera, l'Agence continuera à assumer son rôle dans les différents projets.

□

Mots clés : Agence Européenne de Défense – Interopérabilité – Exercices aériens

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Espagne, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Italie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Suède

² Autriche, Allemagne, Belgique, Estonie, Finlande, Hongrie, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Suède