

## Archived Content

Information identified as archived on the Web is for reference, research or record-keeping purposes. It has not been altered or updated after the date of archiving. Web pages that are archived on the Web are not subject to the Government of Canada Web Standards.

As per the [Communications Policy of the Government of Canada](#), you can request alternate formats on the "[Contact Us](#)" page.

## Information archivée dans le Web

Information archivée dans le Web à des fins de consultation, de recherche ou de tenue de documents. Cette dernière n'a aucunement été modifiée ni mise à jour depuis sa date de mise en archive. Les pages archivées dans le Web ne sont pas assujetties aux normes qui s'appliquent aux sites Web du gouvernement du Canada.

Conformément à la [Politique de communication du gouvernement du Canada](#), vous pouvez demander de recevoir cette information dans tout autre format de rechange à la page « [Contactez-nous](#) ».

CANADIAN FORCES COLLEGE / COLLÈGE DES FORCES CANADIENNES  
CSC 29 / CCEM 29

EXERCISE/EXERCICE NEW HORIZONS

De l'utilité de fusionner pour les forces françaises, les flottes de combat  
de l'aéronavale et celles de l'armée de l'air.

By /par Maj/Commandant MADRANGE

*This paper was written by a student attending the Canadian Forces College in fulfilment of one of the requirements of the Course of Studies. The paper is a scholastic document, and thus contains facts and opinions which the author alone considered appropriate and correct for the subject. It does not necessarily reflect the policy or the opinion of any agency, including the Government of Canada and the Canadian Department of National Defence. This paper may not be released, quoted or copied except with the express permission of the Canadian Department of National Defence.*

*La présente étude a été rédigée par un stagiaire du Collège des Forces canadiennes pour satisfaire à l'une des exigences du cours. L'étude est un document qui se rapporte au cours et contient donc des faits et des opinions que seul l'auteur considère appropriés et convenables au sujet. Elle ne reflète pas nécessairement la politique ou l'opinion d'un organisme quelconque, y compris le gouvernement du Canada et le ministère de la Défense nationale du Canada. Il est défendu de diffuser, de citer ou de reproduire cette étude sans la permission expresse du ministère de la Défense nationale*

A l'heure où les budgets dédiés aux forces armées sont notablement contraints, face aux défis imposés par la situation géopolitique mondiale et compte tenu du coût et de la complexité des systèmes d'armes modernes, les armées françaises doivent faire face à un déficit transformationnel constant.

En ce qui concerne l'aviation de combat, l'une des solutions envisageables consisterait à mettre fin à la division organisationnelle qui existe entre l'armée de l'air et la marine. Regroupée au sein d'un même commandement organique (générateur de force) et mettant en œuvre un avion identique, cette nouvelle structure bénéficierait de synergies tant en terme de procédures opérationnelles, qu'en terme de capacités d'acquisition de matériels et enfin, qu'en terme de soutien logistique.

Compte tenu des différents calendriers d'acquisition et à la lumière des réformes qui ont été conduites au sein du ministère des forces armées britanniques, il est possible de procéder aisément à ces transformations durant les prochaines années.

Les armées françaises ont pour mission de protéger les intérêts fondamentaux de la Nation et plus particulièrement de contribuer à la stabilité internationale dans un cadre européen en tenant compte du caractère global de la Défense<sup>1</sup>. Plus particulièrement, « (...) le rôle principal des forces conventionnelles est (...) de contribuer activement à la prévention, à la limitation ou, si nécessaire, au règlement par la force des crises et des conflits régionaux, au sein de l'Alliance, de l'Union Européenne, d'une coalition ou éventuellement en toute autonomie »<sup>2</sup>.

Il s'agit donc tant d'être capable de rechercher la destruction d'un ennemi que de favoriser le maintien des équilibres mondiaux ou de revenir, au plus tôt, à une situation de paix et de sauvegarder des vies. Plus encore qu'auparavant, l'usage de la force, directement relié aux objectifs politiques poursuivis, fait l'objet de multiples contraintes. Le besoin s'impose alors de définir, à partir des mêmes capacités militaires, des modes d'action, des outils, et surtout de nouvelles organisations permettant de mettre en œuvre les forces adaptées à la variété des situations opérationnelles prévisibles ; ceci, depuis la conduite d'opérations en soutien de la paix, qui n'excluent pas le recours à la force jusqu'à la participation à un conflit d'ampleur régionale.

L'organisation actuelle des forces armées française attribue à la fois à la marine nationale et à l'armée de l'air la mise en œuvre d'une aviation de combat, rendant plus complexe leur administration et leur mise en œuvre. A l'heure où les budgets dédiés aux forces armées sont notablement réduits, face aux défis imposés par la situation géopolitique mondiale et afin de permettre aux forces françaises de conserver toute leur interopérabilité avec les pays membres de

---

<sup>1</sup> Concept d'emploi des forces n° 827/DEF/EMA/EMP.1 du 23 juillet 1997.

<sup>2</sup> Concept d'emploi des forces n° 827/DEF/EMA/EMP.1 du 23 juillet 1997.

l'OTAN qui constituent les partenaires privilégiés de la France dans le cadre d'une intervention en coalition, il convient de rechercher face à cette division une organisation plus efficiente de notre aviation de combat. C'est dans cet esprit qu'il apparaît nécessaire de fusionner, pour les forces françaises, les flottes de combat de l'aéronavale et de l'armée de l'air ainsi que les structures en charge de la mise en condition des moyens.

Après avoir observé les caractéristiques principales de la puissance aérienne au sein de la campagne interarmées, cette thèse sera démontrée en étudiant tour à tour, l'état des forces et leur organisation, la vie d'une flotte de combat et la mise en œuvre de l'avion Rafale et enfin, les réformes récemment réalisées par le Royaume Uni avec la création de la *Joint Task Force Harrier*.

\* \* \*

### **La mission des forces armées et le fait aérien**

En un siècle, et en parallèle des progrès considérables qu'a connu l'industrie aéronautique, les stratégies militaires ont eu à leur disposition, avec l'émergence de la puissance aérienne, un nouvel « outil » dont les capacités et les caractéristiques d'emploi n'ont fait que s'améliorer au fil du temps.

Les attributs généraux de cette nouvelle composante sont principalement dictés par les caractéristiques du milieu dans lequel elle évolue. La première qualité est la foudroyance : l'utilisation de la troisième dimension permet de bénéficier d'un effet de surprise dans toutes les actions menées. Celles-ci sont le plus souvent focalisées, brèves et soudaines notamment grâce à l'apport des systèmes d'armes modernes permettent un engagement d'une grande précision par tous les temps. En second lieu, il convient de considérer que les moyens aériens possèdent une forte réactivité. Le « *fait aérien* », instantané, est par nature réversible : une action peut être annulée, modifiée ou adaptée en permanence. L'engagement et le désengagement des forces sont immédiats ; les actions sont conduites de façon continue suivant un cycle rapide de l'observation à l'action très court. Par ailleurs, leur emploi de façon massive et continue nécessite, de par sa complexité de mise en œuvre, une programmation, un contrôle et une coordination spatio-temporelle méthodiques et centralisés. Enfin, l'action aérienne est globale et thématique. L'absence de contraintes liées à la position géographique des cibles potentielles favorise un choix des objectifs qui soit thématique plutôt que sectoriel. L'ennemi ou l'adversaire est approché en tant que système<sup>3</sup> (de commandement, de logistique, d'approvisionnement, etc.), de façon à conserver la possibilité d'appliquer la force de façon variée et graduée sur ces différents centre de gravité qui sont engagés non plus en série mais en parallèle.

Les modes d'action propres au domaine de la lutte aérospatiale sont destinés à l'obtention d'effets militaires de tous niveaux sur le théâtre, indépendamment des actions menées dans d'autres domaines de lutte. Ils comportent la démonstration de puissance (pré-positionnement de

---

<sup>3</sup> The air campaign : planning for combat / John A. Warden III ; introduction by Charles L. Donnelly, Jr.

moyens aériens dans les zones stratégiques, déploiement de forces, présence aérienne à proximité de la zone concernée, survol des territoires, entraînements et échanges) et l'intimidation. Ils intègrent également le recueil de renseignement stratégique, réalisé dès le temps de paix, à partir de capteurs embarqués et, utilisées et exploitées à la fois par les autorités politiques et militaires.

Second mode principal d'action mis en œuvre par la puissance aérienne, ceux destinés à obtenir la maîtrise de la troisième dimension et qui relève de la bataille pour la supériorité aérienne. Ils peuvent être repartis entre les modes d'action offensifs sur des points décisifs ou ceux sur des centres de gravité. En font partie les actions d'interdiction aérienne, qui visent à détruire, par la voie aérienne, le potentiel militaire d'un adversaire avant que celui-ci ne soit en mesure de l'utiliser contre des forces alliées. Certaines missions offensives sont purement stratégiques, c'est-à-dire ordonnées et encadrées par le niveau politique ou stratégique.

Enfin, d'autres modes d'action de la puissance aérienne permettent d'agir en coordination ou en soutien des actions menées dans les autres domaines de lutte. Ce sont notamment, des modes d'action d'appui qui agissent en support des autres composantes ainsi que des modes d'action de soutien qui comprennent le transport stratégique, le ravitaillement et la mission recherche et sauvetage.

Ainsi, par leur polyvalence, par la variété des effets militaires qu'ils peuvent produire ainsi que par leur mobilité, les vecteurs aériens constituent une force à part entière capable d'agir indépendamment et non plus en soutien des autres armées. L'arme aérienne participe aux missions de protection, de projection de puissance et de forces fournissant aux décideurs tant

politiques que militaires, un outil unique, flexible et incontournable pour la résolution actuelle des crises et conflits actuels et à venir. Il convient cependant de ne pas oublier qu'afin d'en maximiser l'efficacité, l'arme aérienne doit, par ailleurs, être considérée de façon globale permettant ainsi de conduire une unique campagne aérienne thématique s'inscrivant parfaitement au sein de la campagne interarmées.

### **L'organisation des appareils de combat au sein des forces armées françaises**

Dans toute crise, il y a prédominance des aspects politiques, qui englobent l'ensemble des autres aspects diplomatique, économique, humanitaire, juridique. Les forces armées sont un outil spécifique, au service des intérêts nationaux et des objectifs politiques poursuivis et dont l'emploi ne peut être dissocié des autres volets d'une action globale et de facto politique. Ainsi, l'action interarmées est répond à un objectif unique et est en charge de la coordination et de la répartition des moyens entre les armées. La notion de puissance interarmées se résume ainsi : « le bon effet, par le moyen adéquat, dans le meilleur cadre espace-temps »<sup>4</sup>. La puissance interarmées ne se justifie qu'à l'aune du gain de compétence et d'efficacité qu'elle apporte en comparaison des expertises traditionnelles. En ce qui concerne les effets produits par l'aviation de combat et dont la gestion doit être réalisée d'une façon centralisée, il est ainsi paradoxal de constater la dilution des outils de combat au sein des armées. En effet, l'organisation actuelle des forces armées françaises répartie entre l'armée de l'air et la marine la mise en condition opérationnelle de l'aviation de combat réduisant ainsi leur degré d'interopérabilité.

---

<sup>4</sup> Concept d'emploi des forces n° 827/DEF/EMA/EMP.1 du 23 juillet 1997.

L'ensemble des moyens aériens conventionnels de combat de l'armée de l'air sont regroupés au sein du commandement de la force aérienne de combat (CAFC) dont la charge, sous l'autorité du chef d'état-major de l'armée de l'air, est la mise en condition opérationnelle des appareils de combat en dotation dans l'armée de l'air. La force aérienne de combat (FAC) est chargée de l'exécution de missions nombreuses et diversifiées tant offensives que défensive. En permanence, elle participe à la mission de sûreté aérienne au-dessus du territoire français ainsi qu'à la mise en œuvre de la chaîne de renseignement air. Elle réalise le déploiement d'avions de combat partout où la situation l'exige. Elle est prête à participer en permanence à la bataille aérienne en vue d'acquiescer la supériorité aérienne et est capable de conduire des actions aériennes offensives sur terre, sur mer ainsi que des actions aériennes de renseignement électronique et photographique. Pour accomplir ses missions, la FAC dispose d'un certain nombre de moyens. En personnel la FAC regroupe 5 400 hommes et femmes, en matériel elle est constituée de 355 avions de combat opérationnels en ligne (Mirage 2000 C, -5F et D, Mirage F1 CR et CT ainsi que Jaguar) répartis en seize escadrons de chasse dont 6 escadrons de défense aérienne, 8 escadrons tactiques de reconnaissance ou d'attaque au sol et 2 escadrons de conversion et d'instruction. Par ailleurs, dans le cadre de sa mission de recueil du renseignement d'origine électromagnétique, le CFAC dispose de la 54ème escadre de renseignement air équipée de deux Transal Gabriel. Le CFAC dispose en outre d'un centre de commandement informatisé et protégé contre tout type d'agression qui assure le suivi de l'activité d'entraînement, le suivi de l'état des moyens et de la montée en puissance des unités.

Concernant la marine nationale, celle-ci est responsable du domaine de la lutte aéro-maritime qui comprend le milieu maritime proprement dit, en surface et sous la surface, ainsi que les basses couches du milieu aérospatial, et éventuellement le domaine terrestre. Partie intégrante de la maîtrise de ce milieu, la lutte anti-aérienne vise à obtenir le degré désiré de contrôle de l'espace aérien (situation air favorable, supériorité aérienne ou suprématie aérienne) sur l'adversaire potentiel pour une période donnée et dans une zone définie. Pour cela, la marine nationale dispose du groupe aéronaval pour la conduite d'actions maritimes ainsi que pour la conduite d'actions dans la profondeur terrestre grâce aux possibilités d'attaque de son groupe aérien. Celui-ci se compose de 2 flottilles de combat et d'une flottille d'interception représentant une quarantaine d'avions en ligne. Ces flottilles ont pour mission de participer à la dissuasion ainsi qu'à des opérations de projection de puissance et de maîtrise de l'espace aéro-maritime. A ce jour, les avions équipant la marine sont : le Super-Etendard modernisé pour l'assaut contre des objectifs navals et terrestres et la dissuasion ainsi que depuis peu, le Rafale en charge de la mission de défense aérienne. Ces moyens sont placés sous l'autorité d'un commandement organique (ALAVIA) dépendant du chef d'état major de la marine et en charge de la mise en condition opérationnelle des forces.

Ainsi, la séparation des responsabilités relatives à la mise en condition de l'aviation de combat entre la marine et l'armée de l'air induit plusieurs conséquences. Tout d'abord, et tout en considérant les spécificités propres à l'aviation embarquée (catapultage, appontage, assaut à la mer...), force est de constater que cette division a entraîné une trop grande divergence au sein des procédures opérationnelles employées par ces deux commandements. Deux états majors distincts (CFAC et ALAVIA) pourtant en charge de la même tâche (mise en condition opérationnelle de

l'aviation de combat), travaillent de façon indépendante, sans aucune coordination et malheureusement parfois même, en concurrence. Bien que les escadrons de l'armée de l'air et les flottilles de la marine aient de nombreuses missions communes (CAS<sup>5</sup>, défense aérienne, AI<sup>6</sup>...), le fait de ne pas partager les mêmes conditions d'exécution des missions réduit leur interopérabilité. Ainsi faisant, leur efficacité est diminuée au sein de la campagne interarmées, compliquant la tâche du commandant de la force (CJTF) qui dispose de cette façon d'un « outil » nettement moins flexible. Par ailleurs, l'acquisition de nouveaux matériels étant une prérogative propre à chaque armée, la mise en service de nouveaux appareils, même si elle est coordonnée au niveau interarmées, ne bénéficie pas d'une synergie maximale. Ainsi, à ce jour, l'armée de l'air et la marine mettent en œuvre des appareils totalement différents dont la conception et l'acquisition ont été réalisées indépendamment. Cet état de fait induit une troisième conséquence néfaste à l'efficacité des forces armées : compte tenu de la disparité des matériels, la manœuvre logistique est artificiellement compliquée obligeant d'établir deux flux différents en lieu et place d'un unique flux commun.

Pourtant, l'analyse des opérations d'Afghanistan ainsi que les premiers enseignements de la deuxième guerre du golfe font apparaître que l'aviation de combat navale et celle de l'armée de l'air sont de plus en plus amenées à opérer de concert. En premier lieu pour des raisons géopolitiques : sur la planète, 70% de la population, des richesses et des voies de communication qui représente autant de centres de gravité potentiels en cas de conflits, sont rassemblés sur les zones côtières dans la frange des 200 Km<sup>7</sup>. Afin de maximiser l'emploi des forces, il convient donc d'être capable de multiplier les axes d'attaque potentiels ; en venant de la terre grâce à des

---

<sup>5</sup> Close Air Support

<sup>6</sup> Air Interdiction

<sup>7</sup> Terre information, L'amphibie dans l'armée de terre, février 2003, France.

avions basés sur des bases projetées au sein de pays alliés, venant de la mer depuis le groupe aéronaval, mais bien évidemment, en conservant le principe d'unicité de commandement, gage de succès de la puissance aérienne. Par ailleurs, restreindre l'emploi de l'aviation navale aux seules opérations conduites à partir du porte avions limite artificiellement les capacités opérationnelles offertes aux commandeurs de théâtre. Ainsi, lors de l'opération Southern Watch (interdiction de survol de l'Irak) en 1992, le Lt Gen Mickael Short alors JFACC fit appel au F14 de l'US Navy<sup>8</sup>. Ces appareils, stationnés à terre sur la base de Dhara, lui permirent de palier aux déficiences de l'US Air Force et ainsi, de renforcer ses capacités de défense aérienne durant une période de tension particulière.

Ainsi, ces constatations prônent pour une meilleure intégration des deux aviations dès la phase de mise en condition opérationnelle. Cependant, si historiquement, l'organisation des forces armées a aboutie à la création de deux entités distinctes, il convient de ne pas en négliger les raisons. Tout d'abord, au sortir de la deuxième guerre mondiale lors de la création des armées de l'air dans leur forme actuelle, le volume des forces était bien plus conséquent que le nombre d'appareils actuellement en service, justifiant ainsi la création de commandement séparés ainsi plus aisés à gouverner. Par ailleurs, et compte tenu des performances des appareils et des armements de l'époque, il existait une plus grande disparité entre les missions réalisées au sein de la marine et celle réalisées au sein de l'armée de l'air. Si ces différences se sont estompées, il serait cependant irréaliste de négliger les différences qui demeurent entre ces deux entités. Ainsi, cette intégration ne doit aucunement renier les spécificités du métier de pilote aéronavale. Bien au contraire, celles-ci doivent être conservées dans l'application d'une hypothétique réforme en

---

<sup>8</sup> Conférence au Collège des forces canadiennes, 4 décembre 2002.

attribuant aux escadrons des expertises particulières comme, par exemple, l'aptitude à l'appontage. Il est alors possible de disposer au sein d'une même force de compétences distinctes. Ces capacités opérationnelles diverses peuvent être approchées d'une façon similaire à celle adoptée par l'armée de l'air néerlandaise qui qualifie ses pilotes au sein d'une même unité avec des expertises et label particuliers (reconnaissance, armement laser, OCA air-air) et dispose ainsi, au sein d'une force restreinte, de l'ensemble des qualifications requises<sup>9</sup>.

### **La vie d'une flotte et l'exemple du RAFALE**

Après avoir étudié les conditions d'emploi de l'arme aérienne ainsi que l'organisation des forces aériennes de combat françaises, il convient de s'attacher aux systèmes d'armes qui équipent ces forces et plus particulièrement à l'avion Rafale qui sera prochainement mis en service conjointement dans la marine et dans l'armée de l'air. Il représente ainsi une opportunité particulière de développer des synergies entre ces deux composantes.

Le Rafale représente l'avion de combat polyvalent et discret du XXI<sup>e</sup> siècle. C'est un appareil de combat bimoteur réalisé en quatre versions : le Rafale C (monoplace Air), le Rafale B (biplace Air), le Rafale M (monoplace Marine) et le Rafale N (biplace Marine) ; celles-ci, bien que reposant sur la même cellule, possède une architecture ainsi que des optionnels différents. Il apporte aux forces aériennes un système de combat multirôle qui, grâce à ses atouts de

---

<sup>9</sup> Groupe de Projet Rafale, Etat-major de l'armée de l'air française, juin 2002.

polyvalence permet, avec un seul type d'avion d'assurer tout les types de missions dévolues qu'elles soient d'attaque au sol ou de supériorité aérienne jusqu'à présent effectuées avec toute une gamme d'avions spécialisés différents. Son rayon d'action, ses grandes capacités d'emport, sa précision de tir et sa survivabilité, en font un système d'armes d'une grande efficacité capable notamment de mener des attaques tout temps sur des objectifs au sol ou en mer, avec tir à distance de sécurité de missiles de croisière SCALP ou APACHE ou tir d'armements classiques de précision de type AASM<sup>10</sup>. Il pourra être engagé en haute ou moyenne altitude, ainsi qu'en très basse altitude en suivi de terrain automatique, contre des objectifs planifiés ou d'opportunité. Il est de plus doté d'une architecture comprenant une signature électromagnétique réduite, une manœuvrabilité élevée, et intègre par ailleurs, un système de contre-mesures internes Spectra utilisant des capteurs multiples (radar multicibles à balayage électronique, capteur optronique secteur frontal infra-rouge). Il a de plus, la capacité d'engager un combat à grande distance contre plusieurs avions hostiles grâce à des missiles actifs MICA avec autodirecteur électromagnétique ou infrarouge. Utilisant le concept de Soutien Logistique Intégré (SLI)<sup>11</sup>, le Rafale offrira aux utilisateurs une grande simplicité de mise en oeuvre et de maintenance. Le nombre total d'avions actuellement prévu pour les armées françaises est de 294 dont 60 pour la Marine, 95 monoplaces Air et 139 biplaces Air. Le dernier d'entre eux devrait être livré en 2019.

Le dimensionnement d'une nouvelle flotte de combat est une tâche ardue compte tenu du coût d'un appareil ainsi que des difficultés de fabrication (série réduite, perte de compétence des personnels après un arrêt de la production, problèmes d'obsolescence des composants 3 à 4 ans après la réalisation du travail d'ingénierie initial). Ainsi, plusieurs facteurs sont à prendre en

---

<sup>10</sup> Armement Air Sol Modulable.

<sup>11</sup> Groupe de Projet Rafale, Etat-major de l'armée de l'air française, juin 2002.

compte : tout d'abord la durée d'exploitation de l'appareil qui est actuellement en moyenne de 25 à 30 ans pour les avions de chasse modernes<sup>12</sup>. Ensuite, l'attrition possible de la flotte au cours de sa période de service opérationnel (on constate au sein des armées de l'air occidentales un taux moyen de 0.5 destruction pour 1,000 heures de vol<sup>13</sup>). Enfin, il s'agit de dimensionner un volant de maintenance permettant de palier aux indisponibilités liées à la réalisation des visites d'entretien majeures mais également, en réalisant le stockage de certains appareils, d'assurer un vieillissement structurel homogène de la flotte. L'acquisition de flottes diverses et donc réduite en nombre d'exemplaires impose donc un surdimensionnement du nombre initial d'appareil dont il faut faire l'acquisition comparativement au nombre d'appareils exploités en ligne. Multiplier le nombre de micro flottes a donc pour conséquence d'augmenter le nombre total d'appareils à acquérir pour un nombre constant d'avions en ligne.

L'acquisition commune par la marine et par l'armée de l'air du Rafale est donc une action allant dans le sens de la réduction des coûts. Cependant, les deux armées ont commandé 4 versions différentes, dotés d'optionnels et d'architecture distinctes. Alors que les dernières livraisons interviendront en 2019, il est encore temps, compte tenu de la similitude des missions à accomplir, de faire adopter à la fois par la marine et par l'armée de l'air des avions identiques. L'adoption de cette mesure aura en premier lieu pour conséquence de permettre de réaliser des économies d'échelle ; en réduisant le nombre total d'appareils à acquérir, cela permettra de dégager des fonds qui pourront être employés pour d'autres postes (par exemple l'acquisition

---

<sup>12</sup> Flottes de combat de l'armée de l'air, armée de l'air française, juillet 2001.

<sup>13</sup> Synthèse sécurité des vols armée de l'air 2002.

d'optionnels supplémentaires), mais également de diminuer les coûts de soutien logistique et de faciliter leur mise en œuvre.

### **L'exemple de la Joint Force Harrier**

Les similitudes existant entre les forces armées britanniques et françaises en terme de capacités opérationnelles (tant en volume qu'en caractéristiques des équipements), ainsi qu'en terme de calendrier d'acquisition conduisent à étudier les travaux qui ont été menés récemment au sein du ministère de la défense britannique afin d'en tirer une éventuelle source d'inspiration.

Tout comme la France, la Grande Bretagne avait attribué à la fois à l'armée de l'air et à la marine la mise en condition de l'aviation de combat. Le nombre d'appareils ainsi que les performances entre les appareils équipant les deux pays sont sensiblement équivalentes. De même, ces deux forces ont programmé dans les années à venir l'introduction d'un nouvel appareil : le Rafale pour la France et le Joint Strike Fighter pour la Grande Bretagne. Enfin, en considérant que la mise en service en 2015 d'un second porte avions a été avalisé pour la France par la loi de programmation militaire 1997-2003, un examen est en cours concernant la faisabilité d'une coopération entre le second porte-avions français et le programme britannique de porte-avions devant être mis en service en 2012 et dont les Britanniques ont annoncé le 30 janvier 2003 que BAE assurerait la maîtrise d'œuvre avec Thales comme sous-traitant principal<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Dossier défense-actu du ministère de la défense français, n°136, L'Aviation navale de demain

Part intégrante de la *strategique defense reveiw*, la restructuration du *Strike Command* de la *Royal Air Force* a vu le regroupement sous un commandement unique des appareils FA2 Sea Harrier de la *Royal Navy* ainsi que les appareils GR7 Harrier de la *Royal Air Force* dont la mise en œuvre était auparavant une responsabilité propre à chaque armée. Placés sous la responsabilité du N°3 Group et autrement appelé *Task Force Harrier*, les matériels et les personnels de la *Royal Navy* ont été intégrés au sein de la structure de l'armée de l'air. A compter de 2004, ces deux types d'appareils seront remplacés par l'unique standard GR9 du Harrier à la fois capable d'accomplir la mission de défense aérienne ainsi que celle d'assaut conventionnel. Cette organisation a été initialement placée sous le commandement d'un officier de marine. Enfin, à moyen terme, le retrait de service de la flotte de Harrier entraînera l'introduction du *Joint Strike Fighter*. « La difficulté résidait dans la transformation [en un service unique] de deux organisations qui mettait en oeuvre des appareils différents, à partir de bases différentes et avec des concepts d'opérations différents »<sup>15</sup>.

Cette réforme a été accomplie dans le but de fournir aux forces britanniques une capacité de réaction plus polyvalente et plus rapide à déployer partout dans le monde. Ainsi pour le ministre de la défense britannique, le regroupement des deux flottes d'appareils sous la responsabilité d'une structure unique en charge de l'entraînement et de la conduite des opérations permettra de « réaliser une approche commune des tactiques, des procédures et des capacités. L'opportunité d'en déduire les pratique les plus appropriées et de les mettre en œuvre augmentera tant l'efficacité que l'efficience de nos forces »<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> Jhon Spellar MP, ministre de la défense, UK, discours du 31 mars 2000. (traduction libre).

<sup>16</sup> Jhon Spellar MP, ministre de la défense, UK, discours du 31 mars 2000. (traduction libre)

L'adoption pour les forces françaises, tout en respectant les spécificités nationales, d'une d'organisation inspirée de la structure britannique permettrait ainsi d'atténuer fortement les inconvénients nés de la séparation des flottes de combat entre la marine et l'armée de l'air en terme organisationnel mais également, en terme d'emploi opérationnel. A l'image des britanniques, il est possible d'imaginer l'intégration du groupe aérien aéronaval au sein de la structure de commandement de la force aérienne de combat. Cette procédure est particulièrement justifiée compte tenu du poids respectif des deux organisations. Les avions appartenant à la marine seraient alors mis dès le temps de paix pour emploi au sein des structures existantes de commandement de l'armée de l'air (CFAC). Celle-ci, afin de parfaitement intégrer les avions de la marine ne nécessiterait que quelques adaptations mais devrait par contre, afin de profiter de l'expertise des pilotes de la marine, les conserver au sein des escadrons destinés à être embarqués et leur attribuer des postes de responsabilité au sein de la future structure interarmées.

\* \* \*

Les missions dévolues aux forces armées ont évoluées. En plus d'être en tout temps capables de détruire une force ennemie, les armées doivent maintenant être également capables de maintenir les équilibres mondiaux, de conserver à leur plus bas niveau les situations de tensions et

également, de restaurer au plus tôt la paix et de sauvegarder des vies. Par ailleurs, face à l'augmentation et à la vulgarisation du phénomène médiatique, leurs actions font l'objet de multiples contraintes. Dans ce contexte, l'arme aérienne, de par ses qualités, a pris un rôle et une importance grandissante qu'il convient de ne pas négliger

Compte tenu de ces facteurs, mais également de l'évolution des budgets de défense et de l'augmentation constante du prix d'acquisition des matériels militaires, il importe de procéder une rationalisation de l'aviation de combat française. Cette réforme, se fondant sur l'opportunité unique que représente la mise en service du Rafale, avion commun à la marine et à l'armée de l'air, nécessiterait d'uniformiser les standards d'avions devant être acquis par ces deux armées afin qu'elle dispose en final d'un appareil identique. Ceci étant fait, il conviendrait de regrouper sous un commandement unique en charge de la mise en condition opérationnelle, les moyens actuellement attribués à la marine et à l'armée de l'air. Compte tenu du

organique commun permettrait en outre, de dégager des économies substantielles en réduisant les flux logistiques et les coûts d'acquisition des matériels.

Face aux défis transformationnels auxquels doivent faire face nos forces, cette réforme, qui a l'avantage de pouvoir être conduite aisément compte tenu de la concomitance qu'elle aurait avec l'introduction de nouveau matériels commun à la marine et à l'armée de l'air, représente une des solutions destinée à améliorer l'efficacité des armées françaises.

### Bibliographie

- Livre Blanc sur la défense nationale, France.
- Loi de programmation militaire 1997/2003, France.
- Concept d'emploi des forces n° 827/DEF/EMA/EMP.1 du 23 juillet 1997, France.
- Doctrine interarmées d'emploi des forces en opération (instruction 1000), France.
  
- Concept d'emploi de la force aérienne de combat, France.
- Groupe de Projet Rafale, Etat-major de l'armée de l'air française, juin 2002.
- Flottes de combat de l'armée de l'air, armée de l'air française, juillet 2001.
- Synthèse sécurité des vols armée de l'air 2002, armée de l'air française.
  
- Dossier défense-actu du ministère de la défense français, n°136, L'Aviation navale de demain
- <http://www.defense.gouv.fr/marine>
  
- Terre information, L'amphibie dans l'armée de terre, février 2003, France.
  
- The air campaign : planning for combat / John A. Warden III ; introduction by Charles L. Donnelly, Jr.
  
- Jhon Spellar MP, ministre de la défense, UK, discours du 31 mars 2000
- <http://www.raf.mod.uk>
- <http://www.mod.uk/>
- <http://www.f4aviation.co.uk>