

HORS SÉRIE
2014

WWW.DEFENSE.GOUV.FRIAIR

Air actualités

Le magazine de l'armée de l'air

PROTECTION
DISSUASION
INTERVENTION

RESPECT
INTÉGRITÉ
SERVICE
EXCELLENCE

PROTECTION
DISSUASION
INTERVENTION
RESPECT
INTÉGRITÉ
SERVICE
EXCELLENCE

COMMANDEMENT & CONDUITE
RENSEIGNEMENT
INTERVENTION IMMÉDIATE
PROJECTION
FORMATION & ENTRAÎNEMENT

Unis pour "Faire Face" **PLAN STRATÉGIQUE**

COMMANDEMENT & CONDUITE
RENSEIGNEMENT
INTERVENTION IMMÉDIATE
PROJECTION
FORMATION & ENTRAÎNEMENT



Service d'information et de relations publiques de l'armée de l'air (Sirpa air)
5 bis, avenue de la Porte de Sèvres
75509 Paris Cedex 15
Tél. : 01 45 52 90 95/Fax : 01 45 52 90 65
Email : magazine@air-actualites.com

Directeur de la publication :
col Jean-Pascal Breton, chef du Sirpa air

Rédacteur en chef :
cdt Stéphane Maurice (90 80)

Rédacteur en chef adjoint :
cdt Jean-Charles Hills (90 81)

Secrétaire de rédaction :
Caroline Sauton (90 43)

Rédaction :
cne Karim Djemaï (90 53), cne Marianne Jeune, ltt Christelle Hingant (90 85), adj Jean-Laurent Nijean (90 83)

Ont participé à ce numéro :
col Yann Leboulanger, col Philippe Hirtzig, col Marc Vinchon, col Jean-Jacques Mora, lcl Hervé de Saint-Exupéry

Conception graphique :
adc Benoît Arcizet, Sylvain Perona (90 84), sgc Sébastien Millet, sgc Gwendoline Defente (90 86)

Photographies :
adc Olivier Ravenel, adc Richard Nicolas-Nelson, adc Jean-Luc Brunet, adj Anthony Jeuland (90 71)

Iconographie :
sgc Bastien Sargnon, clc Julien Fechter (90 21)

Édition :
Délégation à l'information et à la communication de la Défense
BP 33 - 00445 Armées

Imprimerie :
Imprimerie Leonce Deprez,
Secteur Le Moulin, ZI de Ruitz, 62620 Ruitz

Tirage 10 000 exemplaires

TOUS DROITS DE REPRODUCTION RÉSERVÉS
Les manuscrits et les photos non insérés ne sont pas rendus. La reproduction des articles est soumise à l'autorisation préalable de la rédaction.

Le site Internet de l'armée de l'air
<http://www.defense.gouv.fr/air>

Le site Internet de recrutement
<http://air-touteunearmee.fr>

Sommaire

4 Les fondamentaux de l'armée de l'air

8 Interview du général Creux (MGAA)

10 Moderniser les capacités de combat

- 12 Évolutions en marche pour le Rafale
- 14 Vers des capacités autonomes et réactives
- 16 Renforcer l'expertise en commandement et conduite
- 18 Renseigner au futur
- 20 La simulation distribuée: quand le virtuel jouxte toujours plus le réel
- 22 Moderniser les capacités de combat, c'est aussi...

24 Simplifier les structures

- 26 CFA 2015 est en marche!
- 28 La SIMMAD prend le Cap 2016
- 30 Simplifier les structures, c'est aussi...

32 Valoriser l'aviateur

- 34 Forger l'identité des aviateurs
- 36 La mobilité des aviateurs remodelée
- 38 Favoriser des échanges constructifs
- 40 Valoriser l'aviateur, c'est aussi...

42 Développer les partenariats

- 44 Une ouverture interministérielle
- 46 Un pôle académique aéronautique
- 48 Mission jeunesse et égalité des chances
- 50 Développer les partenariats, c'est aussi...

Édito



© A. Leuani / Armée de l'air

Cohérence

Responsabilité

Innovation

L'humain au cœur de nos actions

Il y a un an, le plan stratégique *Unis pour « Faire Face »* était lancé afin de mettre en cohérence les nombreuses réformes vécues depuis plusieurs années par les aviateurs en leur donnant plus de sens et de lisibilité. Un plan stratégique élaboré pour que les aviateurs restent maîtres de leur destin en construisant l'armée de l'air de demain toujours prête à assurer ses missions opérationnelles.

Depuis cette date beaucoup d'événements ont eu lieu au sein du ministère de la Défense : parution d'un livre blanc au printemps 2013, vote d'une nouvelle loi de programmation militaire en fin d'année 2013, évolution des soutiens, plan stratégique des armées *CAP 2020*... Autant d'événements qui ont confirmé toute la pertinence et la nécessité du plan *Unis pour « Faire Face »* qui est devenu non pas une nouvelle réforme mais bien une véritable transformation de l'armée de l'air, résolument tournée vers l'avenir, visant un horizon proche de façon à ce que chacun se sente concerné : l'horizon 2020.

Ce plan donne du sens aux actions quotidiennes des aviateurs parce qu'il leur donne un cadre où chacun doit trouver sa place. Il a comme principe fondamental de placer l'humain au cœur de toutes nos actions. Son succès repose avant tout sur l'implication de tous les aviateurs, qu'ils opèrent sur ou en dehors des bases aériennes.

La modernisation de nos capacités de combat, la simplification de nos structures, la valorisation de l'aviateur et le développement des partenariats sont les axes principaux de ce plan. Des axes pour lesquels, depuis un an, de nombreux projets ont été initiés dans différents domaines et où des avancées importantes se sont concrétisées qui concernent directement les aviateurs. J'en veux pour preuve, par exemple, l'arrivée de l'A400M Atlas et des drones Reaper dans les forces, la fusion à l'été 2014 du commandement des forces aériennes avec celui du soutien des forces aériennes ou encore la mise en œuvre des états généraux de la mobilité...

C'est ce plan stratégique que vous découvrirez de façon détaillée et complète dans ce numéro hors-série d'*Air actualités* au sein duquel est également insérée une plaquette qui présente de façon plus synthétique l'ensemble de ce plan. Vous pourrez mesurer à la lecture de ce numéro combien *Unis pour « Faire Face »* nous engage résolument sur la voie d'une armée de l'air modernisée, opérationnelle, partenaire, portée par ses aviateurs. Une armée de l'air fière de ses 80 ans d'existence et au sein de laquelle les aviateurs continuent toujours d'aller vers l'avant. Je vous souhaite une bonne lecture.

*Général Denis Mercier,
chef d'état-major de l'armée de l'air*

Les fondamentaux

Bien comprendre l'armée de l'air aujourd'hui, c'est évoquer trois chiffres. Trois missions, cinq capacités-socles, quatre valeurs, qui font de l'armée de l'air un instrument de puissance au service de la Nation.



© L. Brunet/Armée de l'air

Protéger

Garantir la souveraineté de l'espace aérien national et assurer la surveillance spatiale. Protéger les populations, renforcer le service public.



© L. Brunet/Armée de l'air

Dissuader

Assurer la mise en œuvre de la composante aéroportée de la dissuasion nucléaire pour défendre les intérêts vitaux de la Nation.



© A. Jeuland/Armée de l'air

Intervenir

Déployer très rapidement un dispositif de combat, projeter force et puissance ou porter assistance.

3 MISSIONS

qui exigent réactivité et permanence

de l'armée de l'air



©S. Grignon/Armée de l'air

Commandement & conduite

Planifier et conduire toutes les opérations aériennes sur, à partir et hors du territoire national.



©J.-L. Brunet/Armée de l'air

Renseignement

Recueillir et fusionner l'information pour renseigner, décider et agir.



©A. Jeuland/Armée de l'air

Intervention immédiate

Agir en permanence et sans délai.



©J.-L. Brunet/Armée de l'air

Projection

Projeter pour agir loin et sans délai.



©Armée de l'air

Formation & entraînement

Disposer en permanence d'aviateurs prêts à remplir leurs missions.

5 CAPACITÉS SOCLES

essentielles à toute
action aérienne
en autonome



© Armée de l'air

Respect

De l'institution, des règlements, des missions, des femmes et des hommes : le respect mutuel à la base de la confiance et au cœur du dialogue.



© C. Ambouise/Armée de l'air

Service

Donne un sens à l'engagement. L'aviateur est au service de la mission, de ses concitoyens, de la Nation.



© W. Collet/Armée de l'air

Intégrité

Chacun dans ses actes est responsable de l'autre : la réussite des missions tient dans l'interdépendance entre les hommes. C'est le sens des responsabilités qui guide l'action.



© R. Nicolas-Nelson/Armée de l'air

Excellence

Crede de l'aviateur, elle s'exprime dans la complexité des missions aériennes qui exige rigueur et capacité d'innovation permanente.

4 VALEURS FONDATRICES DE L'IDENTITÉ DE L'AVIATEUR

Une vision stratégique

Le plan stratégique Air Unis pour «Faire Face» a pour ambition de tracer une voie, de fixer une feuille de route, pour construire une armée de l'air opérationnelle, modernisée, partenaire, portée par ses aviateurs.

La réalisation de ses missions, son aptitude à combattre, avec permanence et réactivité, demeurent les engagements majeurs de l'armée de l'air.

L'armée de l'air doit agir dans un monde connecté, où les interactions avec différents types de partenaires font désormais partie intégrante du quotidien des aviateurs.



L'action dans la troisième dimension exige une adaptation permanente à un très haut niveau technologique des moyens mis en œuvre par l'armée de l'air.

La performance de l'armée de l'air repose avant tout sur l'engagement, la qualité et l'épanouissement de son personnel militaire et civil.

UNE VISION STRATÉGIQUE... ... POUR L'ARMÉE DE L'AIR DE DEMAIN

Mon général, il y a un an, le projet Unis pour « Faire Face » était présenté à tous les aviateurs. D'où venait la nécessité de lancer ce plan stratégique ?

Général Antoine Creux – Ce projet est issu de la vision du chef d'état-major de l'armée de l'air, le général Denis Mercier. Prenant ses fonctions, il a d'une part souhaité apporter de la cohérence face aux nombreuses réformes qui ont touché l'armée de l'air ces dernières années. D'autre part, nous étions alors dans une période de réflexion sur le dernier *Livre blanc sur la Défense et la sécurité nationale* qui

Soit on prend les conséquences de changements qui s'imposent à nous et on fait au mieux pour les mettre en œuvre. Soit on se place dans une vision dynamique avec la volonté de dessiner nous-mêmes notre futur. C'est cette deuxième option que nous avons naturellement choisie, tout en nous inscrivant dans le cadre des décisions politiques. Nous avons fait le choix d'être en influence et de donner de la cohérence. Car, après tout, l'armée de l'air est la mieux placée pour construire son avenir. En tant qu'aviateur, nous vivons dans la modernité, nous savons innover et nous

jour. Par exemple, en termes d'identité, nous avons mis en place le livret de l'aviateur ou la journée anniversaire de l'armée de l'air. Dans le domaine de la gestion de la mobilité, des états généraux ont permis aux aviateurs de nous faire part de leurs idées, comme l'allongement à trois ans des mutations outre-mer, une mesure déjà mise en place. Concernant la modernisation de nos capacités, je peux citer l'arrivée du drone Reaper. En moins d'un an, l'armée de l'air a été capable d'acquiescer ce nouveau vecteur et de le déployer en opérations.



© J.-L. Bourret/Armée de l'air

Le général Antoine Creux, major général de l'armée de l'air, s'exprime sur le plan stratégique Unis pour « Faire Face », dont il a, depuis un an, la responsabilité de la mise en œuvre. Il revient sur l'intérêt d'un tel plan stratégique et fait le point sur les premières réalisations. Interview.

« Une dynamique claire »

s'inscrivait dans une perspective d'avenir. La question qui se posait était : « comment construire l'armée de l'air de demain ? » Cela nous a naturellement conduit à bâtir un projet qui s'enracine dans la réalité d'aujourd'hui et trace les voies pour l'armée de l'air de demain.

Révision générale des politiques publiques, Livre Blanc, loi de programmation militaire... Quelle est la place d'Unis pour « Faire Face » dans tout ça ?

Lorsque l'on se trouve dans un tempo de réformes comme l'armée de l'air a connu ces dernières années il y a deux solutions.

adapter, tout en préservant nos fondamentaux. Nous portons en nous ce mouvement depuis 80 ans !

Aujourd'hui, où en est-on concrètement de la mise en œuvre du projet ?

Il y a un an, nous avons présenté les grandes orientations sur l'ensemble des bases aériennes : nos missions, nos valeurs, nos axes d'efforts et notre objectif d'avoir une armée de l'air opérationnelle, modernisée, partenaire et portée par ses aviateurs. Depuis, nous les déclinons en projets concrets. Il y en a près d'une trentaine. Certains commencent déjà à voir le

Comment ce plan va-t-il se décliner au niveau de la base aérienne, où les aviateurs réalisent au quotidien leur activité ?

La base aérienne est en effet au cœur de notre activité opérationnelle. Nous y réalisons l'ensemble de nos missions et c'est là que s'effectue notre préparation opérationnelle. Notre objectif est de garantir la réactivité de la base aérienne et son aptitude à basculer instantanément du temps de paix au temps de crise.

Au travers d'Unis pour « Faire Face », l'armée de l'air a conduit une réflexion sur l'adaptation des structures de ses bases répondant à cette exigence de réactivité.



ement participative»

Cela se traduira notamment par la création sur chaque base aérienne d'un état-major fonctionnel permettant au commandant de base d'exercer ses responsabilités opérationnelles. Cet état-major permettra l'intégration des soutiens autour des missions de la base, garantira la protection des installations et, relié aux centres de commandement et de conduite, assurera le continuum paix-crise. C'est aussi dans l'objectif de réunir les aviateurs, qu'ils soient opérateurs ou techniciens, autour de leur mission qu'il a été décidé de créer dès l'été 2014 les premières escadres. Cette proximité renforcée va nous permettre d'améliorer

les conditions de réalisation de la mission, de manière à atteindre un meilleur taux d'activité opérationnelle.

Quelle est la place des aviateurs dans ce projet ?

L'aviateur est au cœur du plan *Unis pour «Faire Face»* ! Cela signifie deux choses. D'abord, à chaque décision que nous prenons, nous ne faisons jamais l'impasse sur l'aspect humain. Nous prenons systématiquement en compte l'impact du projet sur les aviateurs. L'objectif de simplification en est un bon exemple : partout où l'on pourra simplifier la vie quotidienne des aviateurs,

nous le ferons ! La deuxième chose, c'est que la dynamique du projet de l'armée de l'air est clairement participative. Elle permet aux aviateurs d'y contribuer directement car ils ne sont pas ceux qui reçoivent ce projet, ils sont ceux qui le construisent. ■

Ci-dessus, à gauche, les capacités de surveillance et de reconnaissance de l'armée de l'air se modernisent avec le drone Reaper. La base aérienne, au cœur de l'activité opérationnelle, adapte ses structures pour répondre toujours mieux aux exigences de réactivité et de déploiement des forces.

Unis pour « Faire Face »

Pour assurer une capacité de combat cohérente, l'armée de l'air travaille à l'intégration de nouveaux systèmes d'arme, tout en adaptant ses doctrines d'emploi et la formation du personnel chargé de leur mise en œuvre.

Arrivée de l'A400M Atlas dans les forces, mise en service des drones Reaper, nouveaux standards de l'avion de chasse Rafale... Au cours des derniers mois, de nombreux systèmes d'arme majeurs ont fait leur apparition dans l'armée de l'air, assortis de doctrines d'emploi et de cursus de formation associés.

Dans le cadre du plan stratégique *Unis pour « Faire Face »*, l'armée de l'air poursuit la modernisation de ses capacités de combat, afin de pouvoir réaliser l'ensemble de son activité aérienne, de façon globale

et cohérente. Ces évolutions garantissent la puissance et la réactivité des forces aériennes, caractéristiques essentielles aux missions permanentes de protection, de dissuasion et d'intervention.

Pour remplir le contrat opérationnel qui lui est fixé, l'armée de l'air s'appuie sur cinq « capacités-socles » modernisées. Tout d'abord, sa capacité à agir immédiatement

depuis les bases aériennes situées en France ou à l'étranger se modernise. Ensuite, les forces aériennes s'appuieront sur de nouveaux moyens de transport stratégique et tactique, ainsi que de ravitaillement en vol, avec notamment l'arrivée programmée de l'avion multi-rôles MRTT, qui amènera à revoir nos concepts de projection. La troisième capacité-socle concerne



Moderniser les capacités de combat

S'armer pour le fu



és

tur

l'organisation du renseignement et la mise en service de nouveaux moyens, garants d'une appréciation autonome de la situation. Le quatrième pilier est constitué de structures modernisées de commandement et de conduite des opérations aériennes. Enfin, la dernière capacité est axée sur l'évolution de la formation et de la préparation opérationnelle des forces aériennes. ■

© - L. Bonnet / Armée de l'air

1	ÉVOLUTIONS EN MARCHÉ POUR LE RAFALE	P.12
2	VERS DES CAPACITÉS AUTONOMES ET RÉACTIVES	P.14
3	RENFORCER L'EXPERTISE EN COMMANDEMENT ET CONDUITE	P.16
4	RENSEIGNER AU FUTUR	P.18
5	LA SIMULATION DISTRIBUÉE	P.20
6	MODERNISER LES CAPACITÉS DE COMBAT, C'EST AUSSI...	P.22

Évolutions en marche pour le Rafale

Radar AESA, missile Meteor, AASM laser... Afin d'anticiper l'évolution du format de la flotte de combat, tout en assurant le contrat opérationnel de l'armée de l'air, l'avenir du Rafale est organisé autour d'évolutions technologiques autant majeures qu'indispensables.



L'intervention immédiate est un domaine dans lequel l'armée de l'air apporte une capacité unique et indispensable à la Défense française. Pour preuve, de la Libye au Mali, l'entrée en premier des Rafale sur ces théâtres, et ce dès les premières heures après la décision politique, a véritablement conditionné la réussite des opérations.

Afin de renforcer cette capacité et de conserver la réactivité de l'outil de combat, la modernisation du fleuron français est une priorité permanente. Reflet de l'évolution du format de la flotte de combat, le Rafale évolue donc avec son temps. Livré à l'armée de l'air en décembre 2004 au standard F2 (Rafale B) et pleinement omnirôle avec le standard F3 depuis

2008, le chasseur est d'ailleurs conçu pour durer au-delà de 2040. Parmi les évolutions les plus récentes, les avions de la quatrième tranche de production au standard F3.3' ont fait leur entrée dans les forces amenant dans leur radôme le radar à antenne active AESA. Le Rafale devient ainsi le premier avion européen à être équipé en série de ce système de dernière génération. Ce radar à balayage électronique à antenne active composée d'environ un millier de modules émetteurs-récepteurs autonomes offre deux fois plus de portée. Il permet de détecter des avions de combat à une distance largement supérieure à 100 kilomètres avec une poursuite élargie de plus de 60° de part et d'autre de l'axe de l'avion.

Une fiabilité accrue et une résistance au brouillage ont également été démontrées, apportant une meilleure appréhension de la situation tactique et ainsi davantage de sérénité en combat aérien.

Combiné au missile Meteor sur la prochaine version du Rafale, le F3.R, l'AESA offrira une capacité air/air redoutable. C'est la prochaine grande étape au calendrier des évolutions du chasseur omnirôle, dont le contrat de développement a déjà été remis aux industriels par le ministre de la Défense, le 30 décembre 2013. Ce missile de longue portée à statoréacteur affiche une NEZ (*No Escape Zone* – domaine de destruction sûre) à peu près trois fois supérieure à celle des missiles actuels. L'intégration de cet armement confèrera au chasseur une capacité opérationnelle déterminante dans le domaine de la supériorité aérienne, notamment pour les missions d'entrée en premier. Une véritable révolution technologique et capacitaire !

D'autres avancées technologiques déterminantes sont également au programme du Rafale F3.R. L'un des grands piliers concerne le pod de désignation laser de nouvelle génération (PDL-NG) en remplacement du pod Damoclès. Combiné à l'AASM (armement air/sol modulaire) dont l'efficacité a déjà pu être prouvée en opérations en Afghanistan, lors d'*Harmattan* au-dessus de la Libye ainsi que pendant *Serval* au Mali, il améliorera considérablement la discrimination d'objectif et la portée de l'engagement. Avec l'ajout d'une voie jour par rapport aux pods actuels, il apportera aux aviateurs une aide précieuse pour l'identification et la désignation de cible. Une évolution cohérente et directement issue du retour d'expérience des récentes opérations. ■

Page de gauche, préparation d'une mise à jour logicielle. Ci-contre, le Rafale a conditionné la réussite des dernières opérations en Libye et au Mali, en entrant en premier sur ces théâtres.



©A. Jeillard/Armée de l'air

Vers des capacités autonomes et réactives

La cohérence de l'armée de l'air passe par l'arrivée de nouvelles capacités de projection essentielles à l'ensemble de ses missions. Le MRTT et l'A400M constituent deux axes majeurs.

Illustration forte de la capacité d'entrer en premier de l'armée de l'air, le raid du 13 janvier 2013 vers le Mali a nécessité cinq ravitaillements en vol impliquant trois C135. «*Les avions ravitailleurs sont la clé de voûte de toutes nos opérations aériennes. Sans eux, nous ne pouvons disposer de la réactivité, de l'allonge et de l'endurance*

nécessaires pour assurer nos missions de dissuasion et d'intervention. Sans eux, l'emploi de notre aviation de chasse serait peu ou prou limité au territoire national et il n'y aurait pas de composante aéroportée de la dissuasion. Leur remplacement constitue une priorité essentielle!», a affirmé le général Denis Mercier, chef d'état-major

de l'armée de l'air, lors d'une audition au Sénat. Comme le précise le général Vincent Carré, sous-chef «*préparation de l'avenir*» de l'état-major de l'armée de l'air (EMAA), «*le MRTT (Multi-Role Transport Tanker) est le programme d'équipement prioritaire de l'armée de l'air. Il s'inscrit pleinement dans le plan Unis pour "Faire Face"!*»

L'âge avancé des quatorze C135, qui ont aujourd'hui un demi-siècle, fait peser un risque de rupture capacitaire. Très sollicités, ils imposent de nombreuses heures de maintenance. Le *Livre blanc sur la Défense et la sécurité nationale* prévoit leur renouvellement par douze avions de type MRTT. «*Le programme MRTT est la fusion des C135, des A310 et des A340, explique le général Carré. Nous regroupons nos 19 avions actuels en seulement douze MRTT polyvalents qui assureront les missions de dissuasion, de projection de forces, de matériel et de personnel. C'est un besoin impératif qui a été revu au strict nécessaire.*» Le calendrier de livraison de ce nouvel aéronef impose une vigilance accrue sur la flotte de C135 dont le retrait de service ne débutera qu'à partir de 2020 et s'échelonnnera jusqu'à la livraison du douzième et dernier MRTT. Toutes les capacités de transport stratégique seront stationnées sur la base aérienne 125 d'Istres.

En ce qui concerne les capacités de projection tactique, les C160 Transall sont en fin de vie. L'armée de l'air prolonge



©Mango Productions



© A. Leuland/Armée de l'air

Pour l'A400M Atlas, le développement se poursuit

leur service opérationnel pour tuler au mieux leur retrait avec la mise en service de l'A400M. « Mais l'A400M Atlas n'est pas qu'un simple remplaçant du Transall, rappelle le colonel Michel Gallazzini, chef de la division "Aviation de mission et soutien". Il appartient à un segment intermédiaire entre le C130 et le C17. Nous parlons d'avion tactique à allonge stratégique. Il va donner une nouvelle dimension à notre flotte de transport et la faire entrer dans une nouvelle ère. » C'est une véritable avancée en capacité d'emport, de rayon d'action et de vitesse.

« Néanmoins, l'A400M ne peut pas réaliser l'éventail complet des missions de l'armée de l'air, souligne le général Carré. Nous avons donc besoin de moderniser le C130 Hercules puis de lui trouver un successeur lorsque ses bons et loyaux services seront terminés. » Certaines missions

confiées par exemple aux opérations spéciales requièrent ce type de vecteur pour sa rusticité et sa discrétion. « Les opérations de rénovation devraient être lancées début 2015 en vue de disposer d'un premier prototype en 2018, détaille le colonel Gallazzini. Il s'agira d'une rénovation avionique mais aussi d'une amélioration des capacités qui permettront de réaliser les missions des opérations spéciales jusqu'en 2030. »

La flotte de Casa CN235 a déjà été renforcée par huit exemplaires supplémentaires afin de pallier le retard de livraison de l'A400M. D'une taille plus réduite que les autres, ce quatrième avion de transport tactique participe à l'ensemble des missions de l'armée de l'air outre-mer ainsi qu'en opérations extérieures.

« Nous sommes en train d'élargir les capacités tactiques du Casa, informe le colonel Gallazzini. Nous visons pour l'année prochaine

des capacités de largage matériel puis de largage à très grande hauteur. » De même, afin de préserver les compétences tactiques de ses équipages de transport, et en attendant la pleine capacité opérationnelle de l'Atlas, l'armée de l'air maintiendra quatorze C160 en service jusqu'en 2023.

Pour l'Atlas, le développement se poursuit. Dès le mois de septembre 2014, l'escadron de transport 1/61 « Touraine » sera officiellement réactivé avec une première capacité opérationnelle logistique. L'armée de l'air vise une pleine capacité opérationnelle à l'horizon 2017-2018. ■

Page de gauche, le projet MRTT est la priorité numéro un pour le chef d'état-major de l'armée de l'air. Ci-dessus, poser sur terrain sommaire, ravitaillement en vol, largage... l'A400M Atlas sera pleinement opérationnel vers 2018.

Renforcer l'exp en commandem

L'armée de l'air est capable de diriger, depuis un centre unique, des opérations aériennes complexes, menées aussi bien sur le territoire français qu'à des milliers de kilomètres de distance. Ces capacités reposent sur des structures et des équipements en pleine modernisation.



© S. Grignon/Armée de l'air

Nord du Mali. Vol de nuit. Deux Rafale survolent le désert. Les avions de chasse quittent temporairement leur zone d'opérations pour un ravitaillement en vol sur C135 FR. L'opération est délicate, mais elle se déroule sans accroc, grâce à des procédures parfaitement rodées. Lyon Mont-Verdun. Salle de conduite des opérations aériennes. Les manœuvres de la patrouille et du ravitailleur sont suivies en temps réel sur les écrans de contrôle. Les opérations se déroulent telles que planifiées. Les objectifs fixés ont été traités. Le timing est respecté.

Les opérations aériennes modernes ne se résument pas à la simple action combinée d'aéronefs militaires. Elles comportent un ensemble complexe, articulé autour de la planification, de la programmation, de la conduite, de la surveillance et du contrôle aérien. L'armée de l'air dispose de la capacité autonome à intervenir en permanence sur, à partir ou en dehors du territoire national. Ce précieux savoir-faire a été acquis au prix d'efforts initiés depuis plusieurs décennies, notamment

dans le cadre des missions de dissuasion nucléaire et de défense aérienne du territoire national.

Aujourd'hui, Lyon Mont-Verdun s'impose comme le centre névralgique du commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA). Son commandement et la quasi-totalité de son état-major sont en passe d'être regroupés sur la base aérienne 942. L'ouvrage enterré lyonnais héberge également le centre national des opérations aériennes (CNOA), ainsi qu'un *Joint Forces Air Component Command* (JFACC – commandement de la composante aérienne des forces interarmées). Ainsi, les opérations aériennes menées aujourd'hui en Afrique centrale et de l'ouest (AFCO) sont entièrement commandées depuis Lyon. Armé par des spécialistes formés et entraînés, ce « JFACC à la française » optimise des structures permanentes dédiées à la mission de sûreté aérienne, ainsi qu'à la conduite des missions interministérielles.

Expertise Opérationnelle et conduite

Pour assurer la défense aérienne du territoire français et évaluer en permanence la menace, l'armée de l'air est équipée de radars de haute, moyenne et basse altitude, en phase de modernisation et de fiabilisation. Ces capteurs sont reliés à des centres de détection et de contrôle (CDC), qui seront aussi rénovés. Sur les bases aériennes, les escadrons des services de la circulation aérienne se transforment avec la généralisation du système CLA 2000. Plusieurs bases sont aussi désormais équipées de radars d'approche PARNG, notamment Avord, Luxeuil et Mont-de-Marsan. L'armée de l'air a par ailleurs acquis des radars GM406, dont la mise en service opérationnel doit survenir prochainement sur



Lyon s'impose comme un centre opérationnel névralgique

les sites de Kourou (Guyane), puis de Nice et de Lyon. L'acquisition de radars supplémentaires aux performances proches, tels que les GM 403 et les GM 200, est également programmée.

Dans le domaine du contrôle aéroporté, les avions-radars E-3F Awacs ont entamé un vaste chantier de rénovation. Ces travaux, dits de *Mid-Life Update*, doivent s'achever en 2015. À terme, les E-3F seront dotés de capacités évoluées, tout en répondant aux exigences de la réglementation de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Cela offrira aux appareils des performances de pistage améliorées, ainsi qu'une interface «homme système» de type PC, améliorant le dialogue entre les opérateurs et le calculateur.

Outre la vaste modernisation de ses moyens de détection, l'armée de l'air est engagée dans le développement de l'ACCS (*Air Command and Control System*), système de commandement et de conduite des opérations aériennes de l'Otan. Élément structurant du système de commandement et de conduite des opérations aériennes (SCCOA) français, l'ACCS doit à terme équiper 24 pays européens membres de l'Otan. Il offrira à la France la profondeur stratégique requise pour évaluer toute menace aérienne. En plus du partage d'une situation tactique commune, les centres ACCS bénéficieront d'une large gamme de moyens de communication et de coordination en

temps réel, raccourcissant la boucle décisionnelle et intégrant notamment les liaisons de données et la défense anti-missiles. Sa mise en service opérationnel est prévue pour la mi-2016 au CNOA, puis elle surviendra au centre de détection et de contrôle (CDC) de Lyon. Avant la fin 2016, elle se poursuivra au CDC de Cinq-Mars-la-Pile. ■

Page de gauche, aperçu d'une salle de commandement et de conduite des opérations aériennes mise aux normes ACCS sur la base aérienne 942 de Lyon Mont-Verdun. Ci-dessus, vue aérienne du nouveau radar GM406 à Kourou (Guyane).

Renseigner au futur

Les forces aériennes jouent naturellement un rôle majeur dans le domaine du renseignement militaire. Une modernisation des moyens aériens dédiés à cette mission est programmée, garantissant aux autorités nationales une appréciation autonome de la situation en cas de crise.

Le renseignement se trouve plus que jamais au cœur des conflits modernes. Le *Livre blanc sur la Défense* de 2013 a d'ailleurs conforté l'importance cruciale de cette fonction stratégique. Le renseignement est aujourd'hui indispensable à la surveillance et à la connaissance de l'ennemi. Il intervient également dans l'identification des cibles et dans le soutien aux forces spéciales ou conventionnelles. Il offre aussi aux états-majors une cartographie de la menace, ainsi que le *Battelfield Damage Assessment* (évaluation des effets provoqués par une frappe).

Au cœur de la fonction « connaissance et anticipation », l'armée de l'air possède une aptitude naturelle à recueillir du renseignement, puisqu'elle agit dans tout le spectre de la troisième dimension. Lors de l'opération *Serval* déclenchée en janvier 2013, de nombreux moyens aériens dédiés aux missions ISR (*Intelligence, Surveillance, Reconnaissance*) ont ainsi été mobilisés: des

avions de chasse (Mirage F1CR et Rafale équipé de la nacelle Reco NG), des avions de transport (C160 Transall et C130 Hercules équipés de différents capteurs), ainsi que des drones. Par ailleurs, des images fournies par les satellites *Hélios* et *Pléiades* ont également été utilisées à des fins opérationnelles, grâce au centre militaire d'observation par satellites (CMOS), organisme « air » à vocation interarmées situé sur la base aérienne 110 de Creil.

Sur la période 2014-2019, la capacité de renseignement de l'armée de l'air bénéficiera de l'acquisition de nombreux équipements. Quatre systèmes de drones MALE (moyenne altitude longue endurance) représentant 12 vecteurs doivent ainsi être commandés. Depuis janvier 2014, deux Reaper sont d'ores et déjà déployés au Niger pour répondre au besoin opérationnel immédiat des forces françaises engagées dans la bande sahélo-saharienne. Grâce à ces nouveaux moyens, l'armée



De nombreux équipements acquis pour le renseignement

de l'air dispose de capteurs de «grands champs» très performants capables de transmettre, en temps réel et à des milliers de kilomètres de distance, des images vidéo recueillies sur le terrain. Les drones Reaper complètent l'action des Harfang très sollicités depuis leur premier déploiement en opérations extérieures en Afghanistan en 2009. Dans le domaine des drones, l'armée de l'air est par ailleurs pleinement engagée dans les travaux menés au niveau européen dans le cadre du projet de création d'un futur drone commun.

Toujours dans une logique de modernisation de ses capacités, l'armée de l'air doit prochainement acquérir des avions légers de surveillance et de renseignement (ALSR), afin de compléter son dispositif d'évaluation et de suivi des crises. Ces appareils seront complémentaires des autres moyens de recueil d'informations, leur emploi devant être mutualisé avec les autres services de renseignement nationaux. Ces ALSR devront disposer d'un ensemble de capteurs et de moyens

de transmission cohérents pour intervenir dans le cadre de missions d'anticipation et de veille stratégique, ainsi que dans des phases d'appui aux forces. Pour cela, le vecteur aérien retenu devra combiner autonomie, discrétion, faible coût d'exploitation, capacité de survol à haute altitude, ainsi qu'une grande élongation.

Par ailleurs, à l'horizon de l'arrêt de la flotte des avions de transport C160, les capacités d'écoute électronique du Transall Gabriel, récemment modernisées, seront reprises par un vecteur restant à déterminer. Les missions remplies par le Gabriel, appareil indispensable, présent sur tous les théâtres d'opérations, seront donc poursuivies.

La multiplicité de ces nouveaux capteurs, leur complémentarité, ainsi que les interactions croissantes avec les autres services spécialisés, donnent un nouvel essor à l'organisation du renseignement dans l'armée de l'air. Les phases traditionnelles de recueil, d'exploitation et de fusion des informations évoluent, raccourcissant sans cesse la «boucle» effective du

renseignement. Des études ont par exemple été réalisées sur la possibilité d'embarquer, à l'horizon 2020, des spécialistes dédiés à cette mission, dans une version évoluée de l'avion multi-rôle MRTT, accélérant ainsi le tempo opérationnel.

Enfin, plus que jamais, la place de l'humain est confortée au sein des unités aériennes dédiées au renseignement. Celui-ci repose avant tout sur les femmes et les hommes qui recueillent, analysent et exploitent les informations. Mettre en œuvre des capacités ISR permanentes en temps réel ne réduit pas la taille des organisations : bien au contraire. Il faut en effet de nombreux spécialistes hautement qualifiés pour analyser les importantes quantités de données recueillies grâce aux capteurs numériques et fournir le bon renseignement au bon moment. ■

Ci-dessous, un drone Reaper au roulage, après avoir effectué son premier vol en présence du général Denis Mercier, le 16 janvier 2014.



La simulation distribuée quand le virtuel jouxt

L'entraînement des aviateurs se modernise. Pour répondre à une nécessité opérationnelle toujours plus complexe, c'est tout le processus de formation du personnel qui est rénové. Exemple avec la simulation distribuée, outil pédagogique incontournable.

Défense sol/air, vol, ravitaillement, contrôle aérien, systèmes d'information et de communications, commandement et conduite, maintenance aéro-nef, banc d'essai réacteur, tir aux armes légères... Rares sont les domaines d'action de l'armée de l'air qui échappent aujourd'hui au monde virtuel. Outil indispensable pour améliorer la qualité de l'instruction, les simulateurs ont trouvé leur place dans les cursus de formation des aviateurs. Conciliant théorie et pratique, ils sont utilisés non seulement pour l'apprentissage des fondamentaux, mais aussi pour l'obtention et le maintien des qualifications.

Sans pouvoir prétendre se substituer à l'entraînement réel, qui demeure incontournable, ils se révèlent être un réel atout pour acquérir les bons réflexes. Jusqu'alors dédié à l'acquisition de la maîtrise d'un matériel, le simulateur doit devenir un outil permettant, au travers de scénarios réalistes, de prendre en compte la complexité croissante de la préparation opérationnelle, élargissant toujours plus son panel d'emploi. «*En effet, l'entraînement réel est de plus en plus pénalisé par de nombreuses contraintes (financières, techniques, opérationnelles, réglementaires...) et, d'autre part, le réalisme et le degré de fidélité des outils de simulation est toujours plus patent, confie*



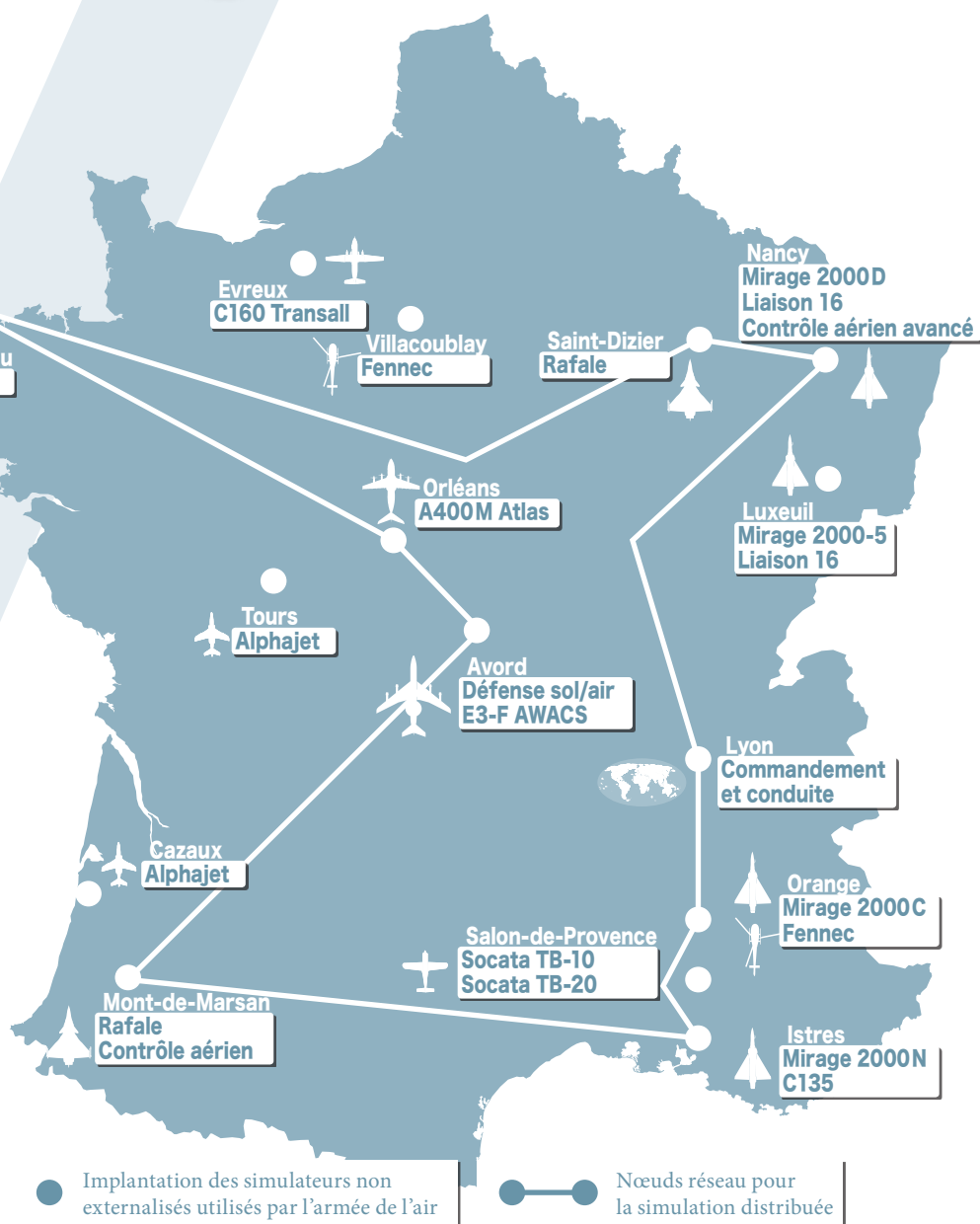
le lieutenant-colonel Stéphane Leroy, officier programme en charge de la simulation pilotée. *Exploiter la simulation distribuée et la réalité augmentée est ainsi une des priorités de l'état-major de l'armée de l'air. La simulation distribuée (distante (SimD2) ou non) augure de nouvelles perspectives, à même de contribuer à la pérennisation d'une préparation polyvalente et efficiente des forces, en accompagnant toute évolution future du ratio activité aérienne réelle/activité simulée.*»

Une étude, dénommée AXED (Analyse et eXpérimentations technico-opérationnelles pour l'Entraînement Distribué des simulateurs pour les opérations militaires aériennes), a été lancée en décembre 2012. Elle doit déboucher en fin d'année sur des recommandations pour la mise en œuvre opérationnelle de la SimD2 en proposant des solutions techniques et organisationnelles répondant aux problématiques connexes, et notamment

uée: e toujours plus le réel

celles relatives à la sécurité des systèmes d'information. La première interconnexion a eu lieu en octobre 2013, entre le simulateur pour la formation des *Forward Air Controller* (FAC – contrôleur aérien avancé) et le centre de simulation Rafale (CSR). Les pilotes, parfaitement immergés dans leurs cockpits sur la base aérienne (BA) 113 de Saint-Dizier, ont pu travailler avec des FAC stationnés sur la BA 133 de Nancy-Ochey, tout en partageant le même référentiel virtuel.

Un essai prometteur qui sera renouvelé début juillet 2014 entre le simulateur de vol du Rafale et l'entraîneur du système de détection et de contrôle aéroportés E-3F installé sur la BA 702 d'Avord. Puis, mi-octobre prochain, ce dernier sera interconnecté au simulateur du CASPOA (centre d'analyse et de simulation pour la préparation aux opérations aériennes) de Lyon Mont-Verdun. Expérimentation aussitôt suivie par le « couplage » des quatre outils de simulation enrôlés dans cette étude. Ainsi, pilotes de chasse, contrôleurs aériens avancés, contrôleurs aéroportés et acteurs de la chaîne C2 (*Command and Control* – commandement et conduite) pourront œuvrer de concert, tels qu'ils peuvent être amenés à le faire sur des théâtres d'opérations extérieures, dans un univers virtuel commun, à des centaines de kilomètres les uns des autres. ■



Page de gauche, le simulateur devient un outil permettant, au travers de scénarios réalistes, de prendre en compte la complexité croissante de la préparation opérationnelle.

Simulateurs et entraîneurs de l'armée de l'air



« Cognac 2016 »

Cap sur la formation modernisée et l'entraînement différencié des pilotes de chasse.

« **C**ognac 2016 est une capacité de combat indispensable à la tenue des contrats opérationnels dans le nouveau format de l'aviation de chasse », explique le colonel Guillaume Letalenet du bureau plan de l'état-major de l'armée de l'air. Affectés à Cognac, 50 pilotes en provenance des escadrons de chasse opérationnels formeront un second cercle de pilotes pour renforcer et soutenir les unités dites du premier cercle lorsqu'elles seront engagées. Leur activité aérienne se répartira en 140 heures de vol (hdv) d'instruction sur l'avion d'entraînement de l'école. Pour maintenir leurs compétences opérationnelles, ils réaliseront 40 hdv et autant en simulation sur leur avion de combat d'origine. « La mutualisation de cet entraînement différencié du second cercle avec la formation de nos jeunes pilotes est une innovation, souligne le colonel. Elle aura permis la réduction du format de l'aviation de chasse tout en préservant un haut niveau d'ambition pour notre capacité de combat. » L'entraînement différencié comme la formation modernisée au système se fondent sur l'acquisition d'un avion à turbopropulsion et de son simulateur. L'avionique sera la plus proche possible de celle du Rafale et fera largement appel à la simulation embarquée. « L'écart dans la formation vers les avions de nouvelle génération se trouvera ainsi réduit. L'ensemble des cursus de formation sera revu, en visant une réduction des taux d'échec », précise le colonel Letalenet.

Un pôle de formation militaire unique

Tous les aviateurs formés militairement au même endroit. Telle est la finalité de l'implantation d'un centre de formation initiale à Orange.

« **L'**objectif est de créer un creuset unique de formation, dès la formation initiale jusqu'à la formation continue de l'aviateur », explique le colonel Rémi Bahuon, chef de la division études générales du bureau plans de l'état-major de l'armée de l'air. Dès cette année, ce sont les valeurs et les compétences du combattant, nécessaires au déploiement en opérations extérieures, qui seront transmises. En effet, une vingtaine de personnes sera chargée d'organiser les stages de mise en condition avant projection (MCP). Afghanistan, Mali, Liban, Niger, République centrafricaine... L'objectif du stage MCP est de se préparer au mieux à la vie en opérations. Au programme: instruction au tir de combat, déplacement en véhicule, secourisme, vie en collectivité ou encore technique d'intervention opérationnelle rapprochée. Une formation spécifique qui, dans un avenir proche, ne sera qu'une partie de l'enseignement dispensé par le pôle d'Orange. « D'ici 2016, il couvrira tout le panel de la formation militaire », conclut le colonel.



Moderniser les capacités



Au cœur de la cyberdéfense

Un objectif : faire face aux risques et aux menaces qui pèsent sur les systèmes d'information.

Le Livre blanc sur la Défense et la sécurité nationale de 2013 fait de la cyberdéfense une priorité nationale. L'armée de l'air développe et opère des systèmes d'information et de communication particulièrement complexes tant en France qu'à l'extérieur du territoire national, supports essentiels des opérations militaires. Elle est responsable des systèmes les plus stratégiques, ceux liés à la dissuasion nucléaire, à la posture permanente de sûreté mais également à la conduite des opérations aériennes, et aux systèmes d'arme sophistiqués : comme les avions de combat ou de transport, les drones et les radars de détection. Au sein de l'armée de l'air, le centre des systèmes d'information opérationnels (CSIO) de la base aérienne 118 de Mont-de-Marsan constitue le point focal technique de la lutte informatique défensive, du suivi du maintien en condition de sécurité et de la supervision opérationnelle de la sécurité des systèmes métiers de l'armée de l'air. «*Nous assurons des missions de lutte informatique défensive et d'expertise, notamment lors de la réalisation de mesures de contournement technique consécutives à la détection de vulnérabilités*, souligne le lieutenant-colonel Stéphane Agdaian, commandant le CSIO. *Nous sommes également amenés à réaliser des analyses de sécurité dans le cadre de la recherche de vulnérabilités conceptuelles.*»

Du bi-tube au Mamba

À 43 ans, l'adjudant-chef Mickaël Magnien est opérateur de défense sol/air sur Mamba.

«**E**ngagé en 1990, j'ai connu de nombreux systèmes d'arme sol/air : le canon bi-tube, le Mistral, l'Aspic, le Crotales 3000 ou évolué. Depuis 2012, je suis opérateur principal de tir du système sol/air moyenne portée (SAMP) Mamba, à l'escadron « Sancerre » d'Avord. Alors que je maîtrisais bien mon travail, cela a nécessité une grosse remise en question. Avant, nous étions les seuls à évoluer dans des volumes aériens de courte portée. Avec l'augmentation des altitudes et des distances de tir, nous sommes intégrés à un dispositif complexe dans la 3D avec de nombreux partenaires. Il a fallu s'adapter aux méthodes de travail des pilotes et des contrôleurs aériens. Sans parler de l'apprentissage de l'anglais ! Cela n'a pas été facile, mais c'est une responsabilité vraiment passionnante. »

Passage de relais du Transall à l'Atlas

Le sergent-chef Nicolas Broise, évoque son travail quotidien sur l'avion de transport A400M Atlas.

«**J**e fais partie des premiers mécaniciens formés sur A400M. L'Atlas est arrivé à l'été 2013 dans mon unité, la *Multinational Entry into Service Team* (MEST - équipe de marque A400M). Nous réalisons des opérations de maintenance telles que le changement d'une roue, d'une pale d'hélice, voire d'un moteur. Notre domaine de compétence concerne la cellule, les circuits hydrauliques et la motorisation de l'appareil. Chaque jour, nous acquérons de nouveaux savoir-faire. Nous bénéficions notamment d'un accompagnement de l'industriel. Après avoir opéré sur C160 Transall, passer sur une nouvelle génération d'appareil m'a demandé beaucoup de travail. Je suis content de m'être remis en cause et de m'être fixé de nouveaux défis. »

de combat, c'est aussi...

Unis pour « Faire Face »

Bâtir une armée de l'air à partir des missions des bases aériennes, telle est la finalité de la simplification et de l'adaptation des structures. Véritable clé de voûte, l'aviateur doit être au cœur d'une toute nouvelle organisation.

Plan « Air 2010 », révision générale des politiques publiques, lois de programmation militaire... Depuis une dizaine d'années, l'armée de l'air forge son organisation à partir de nombreuses réformes. De la création des groupements de soutien des bases de Défense à la restructuration de certaines unités, la devise *Unis pour « Faire Face »* n'a jamais été aussi appropriée qu'aujourd'hui. Afin d'accompagner ces réformes dans la globalité, l'état-major de l'armée de l'air propose d'adapter et de simplifier ses structures pour les rendre plus claires et lisibles. Son objectif : accompagner la transformation déjà entreprise tout en garantissant son alignement sur le besoin opérationnel.

Cohérence des organisations, responsabilité du commandement à tous les niveaux, innovation dans la manière de penser et concevoir la mission... Telles sont les finalités de cette politique de clarification, menée depuis la base aérienne jusqu'à l'état-major, en passant par les commandements organiques, les directions et les services. Cette réorganisation se complète du processus de

modernisation *Cap 2016*, visant à accroître la maîtrise du maintien en condition opérationnelle aéronautique autour de la SIM-MAD (structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la Défense).

Par ailleurs, les forces aériennes et les forces de soutien seront réunies au sein d'un commandement unique. Dès cet été, trois



Simplifier

Une armée de l'air plus claire et plus



les structures lisibles

bases aériennes verront la création de quatre escadres qui regrouperont l'ensemble des unités contribuant à une même mission, renforçant de fait les liens qu'elles entretiennent déjà. Mais plus largement, c'est toute la base aérienne, outil de combat où s'exprime l'ensemble des activités opérationnelles et de soutien pour la réalisation des missions, qui sera restructurée. ■

1	CFA 2015 EST EN MARCHÉ	P.26
2	LA SIMMAD PREND LE CAP 2016	P.28
3	SIMPLIFIER, C'EST AUSSI...	P.30

CFA 2015 est en marche !

Fusionnement de commandements, création d'escadres, nouvelle organisation des bases aériennes, ce projet d'envergure vise à simplifier les structures de commandement pour recentrer les aviateurs vers les activités opérationnelles. Décryptage.

Le 1^{er} septembre 2013, le général Serge Soulet a pris la tête du commandement des forces aériennes (CFA) et du commandement du soutien des forces aériennes (CSFA). Ces deux entités distinctes, incontournables dans la vie de toutes les unités opérationnelles de l'armée de l'air, sont placées sous le commandement d'un chef unique. Une première étape qui dessine les contours d'un des projets phares du plan *Unis pour « Faire Face »* intitulé CFA 2015. À peine un an plus tard, dès la rentrée 2014, un deuxième pas sera franchi dans ce projet ambitieux et fédérateur. Non seulement le CFA unifié disposera d'un état-major unique sur deux sites (Dijon et Bordeaux), mais un nouvel échelon de commandement verra le jour sur trois bases aériennes. Appelée « escadre », cette structure consiste à réunir dans une même entité, sous les ordres d'un chef, l'ensemble des aviateurs autour d'une même mission, qu'ils soient opérateurs ou techniciens. Un format

éprouvé en opérations extérieures. « Grâce à cette proximité renforcée, on améliore les conditions de réalisation de la mission de manière à atteindre un meilleur taux d'activité opérationnelle, expliquait le général Antoine Creux, major général, dans un entretien à *Air Actualités* (n°669). Le commandant d'escadre aura sous son autorité les commandants d'unités concernées. Grâce aux escadres, nous simplifions également les structures et donnons de la visibilité aux aviateurs car le marqueur fort ne sera plus le métier, mais la mission. » Loin d'être un nouvel étage administratif, l'escadre se veut être une structure légère tournée vers la coordination technico-opérationnelle. « Un moyen simple de garantir la réactivité de la base aérienne, d'optimiser les ressources au profit de l'activité, de renforcer le commandement et de le recentrer sur l'activité tout en contribuant à valoriser les aviateurs », précise le major général.



Les escadres, traduction locale de la fusion en cours du CFA et du CSFA, amènent logiquement à une réorganisation globale de la base aérienne. Elle doit être adaptée à son temps et pertinente dans cette dynamique d'une meilleure coordination technico-opérationnelle. Le général Bernard Schuler, chef de l'équipe projet «CFA 2015», en dirige les travaux. *«Au cours de nos réflexions, nous avons souhaité remettre du commandement sur la base aérienne, en recentrant les prérogatives du commandant de base sur l'activité opérationnelle et en simplifiant son organisation générale pour la rendre plus lisible et mieux adaptée à l'évolution du monde des soutiens»*, explique-t-il. Parmi les grandes mesures, l'équipe projet a identifié la création d'un groupe d'appui à l'activité (GAA), tourné vers la satisfaction des besoins des escadres et regroupant l'ensemble des unités garantes de l'opérationnalité de la plateforme telles que l'escadron de protection, les pompiers de l'air, la tour de contrôle, le ravitaillement technique, etc. Ce sont autant d'unités indispensables qui seront désormais sous la responsabilité d'un même chef. De plus, en cohérence avec l'ensemble de ces décisions, le rôle des grands subordonnés

« Le marqueur fort ne sera plus le métier, mais la mission »

du commandant de base va considérablement évoluer. Le commandant en second de la base sera le garant de la maîtrise et de la coordination générale des activités de la base aérienne en s'appuyant sur trois pôles : sécurité-protection, intégration des soutiens-activités et maîtrise des risques. Il sera ainsi le garant de l'intégration locale des soutiens communs et spécialisés. *«C'était une volonté du projet CFA 2015, explique le général Schuler. Nous avons cherché à renforcer l'interface entre la base aérienne et le monde des soutiens de manière à ce qu'il soit toujours lié à l'activité opérationnelle.»* Enfin, pour permettre au commandant de base d'exercer pleinement, et en toutes circonstances ses responsabilités, une instance de coordination générale des activités de la base a été identifiée. *«Il s'agit d'un état-major fonctionnel, formalisé dès le temps de paix afin d'assurer une continuité entre le temps normal et le temps de crise, conclut le chef de projet CFA 2015. Un dispositif de gouvernance et de coordination sera instauré qui associera les antennes locales des directions et services de soutien.»* ■

Ci-contre et ci-dessus, un groupe d'appui à l'activité sera créé, tourné vers la satisfaction des besoins des escadres. Il regroupera l'ensemble des unités garantes de l'opérationnalité de la plateforme telles que l'escadron de protection, les pompiers de l'air, la tour de contrôle, le ravitaillement technique, etc.



© L. Brunet/Armée de l'air

Le projet CFA 2015 prend ses quartiers à Avord

À la rentrée, deux des quatre premières escadres de l'armée de l'air seront créées sur la base aérienne 702 d'Avord : la 36^e escadre de commandement et de conduite aéroportée (EC2A) qui regroupera quatre unités autour des avions radar E3-F et l'escadre sol/air de défense aérienne-1^{er} régiment d'artillerie de l'air (ESADA-1^{er} RAA) qui réunira trois unités dédiées à la défense sol/air. *«C'est une grande chance et une grande fierté pour la base de voir les aviateurs des deux escadres se rassembler derrière des drapeaux porteurs d'une histoire dont ils sont les héritiers et qu'ils prolongent chaque jour. Le drapeau de la 36^e escadre est déjà à Avord. Celui du 1^{er} RAA, actuellement à la garde du détachement air de Romorantin, sera bientôt confié à la garde de l'escadre sol/air, confie le colonel Fabien Mandon, commandant la base d'Avord et la base de Défense. Ces deux escadres concernent nos pôles de référence nationale chacun dans leur domaine. C'est une évolution naturelle pour Avord où nous fonctionnions déjà par pôle dans une logique de mission et de réactivité. Le projet CFA 2015, auquel j'ai eu la chance de participer en apportant un regard de terrain, va ainsi clarifier les chaînes locales de responsabilité mise au plus près des forces. Et je pense sincèrement que c'est une nécessité pour remettre de la cohérence et pour clarifier notre organisation. En ce qui concerne l'intégration des soutiens, les processus sont parfois complexes au quotidien. Aujourd'hui il faut beaucoup d'énergie pour obtenir ce dont on a besoin. La réforme va permettre de définir une interface claire entre la base aérienne et les soutiens. Améliorer les processus va réellement faciliter le quotidien des aviateurs sur la base aérienne, afin de continuer à être au rendez-vous des opérations.»*

À la rentrée, une escadre « chasse » sera créée à Nancy et une escadre ravitaillement en vol à Istres. D'autres verront le jour à partir de 2015.

La SIMMAD prend le Cap 2016

Le maintien en condition opérationnelle (MCO) aéronautique entame un processus de modernisation appelé Cap 2016. Le général Guy Girier, directeur central de la SIMMAD*, nous présente l'évolution d'une activité au cœur d'importants enjeux.

Mon général, en quelques mots, qu'est-ce que Cap 2016 ?

Le plan *Cap 2016* a été élaboré suite à l'adoption de la loi de programmation militaire 2014-2019. Il s'agit d'un vaste projet de modernisation du maintien en condition opérationnelle (MCO) des matériels aéronautiques de Défense. Son objectif est de maîtriser les coûts, tout en améliorant les performances. En effet, le contexte budgétaire actuel contraint les forces à dégager de nouvelles marges de manœuvre. Chaque euro dépensé dans le MCO doit contribuer à générer de l'activité opérationnelle. *Cap 2016* établit quatre axes d'efforts majeurs : développer l'expertise du MCO aéronautique, en renforcer les performances, moderniser les outils mis à sa disposition et optimiser son organisation. Ce plan impulse une véritable évolution culturelle. Le MCO est souvent considéré comme un « service de réparation ». Je le perçois davantage comme une « science ». La SIMMAD, structure que je dirige, est passée experte dans les domaines techniques, logistiques et contractuels liés au MCO. Cette capacité doit être renforcée et reconnue de tous. Nous devons être en mesure d'évaluer l'efficacité de nos concepts, de nos organisations et de nos procédures, ainsi que les solutions de progrès tant conceptuelles que technologiques. À ce titre, *Cap 2016* a initié la création d'un collège d'experts du MCO, codirigé par la

* Structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la Défense.



© A. Lecland/Armée de l'air

SIMMAD et la direction générale de l'armement (DGA/SMCO). Composé d'une dizaine de responsables, ce collège a vocation à identifier les plans d'actions pour optimiser nos pratiques et lancer des études prospectives. Je lui ai déjà fixé une feuille de route pour 2014, avec plusieurs études à réaliser, comme la définition des plateaux État-industrie, l'optimisation du soutien des flottes en fin de vie, la réduction du taux de « pannes non constatées ».

Quels sont les principales évolutions liées à Cap 2016 ?

De nombreuses initiatives doivent voir le jour. Dès septembre 2013, nous

2016. *Cap 2016* concerne aussi le fonctionnement propre de la SIMMAD. Nous devons encore optimiser le pilotage interne de nos deux principaux sites situés à Paris et à Bordeaux. Nous allons réduire le nombre de nos flottes et rendre notre organisation plus lisible. Enfin, un effort important est entrepris afin de mieux promouvoir nos activités.

Pourriez-vous également nous présenter le fonctionnement d'un « plateau technique » ?

Les plateformes d'échange, appelées « plateaux techniques », réunissent en un même lieu les principaux acteurs du MCO : usagers des forces, industriels,

l'atelier industriel aéronautique (AIA) de Bordeaux, qui s'occupe des moteurs de Mirage et de Rafale. Cette colocalisation facilite l'identification des difficultés technico-logistiques et la définition de solutions appropriées. L'enjeu est d'élargir ces bonnes pratiques aux flottes en cours de déploiement, telles que l'A400M Atlas. Sur ces nouveaux équipements, les « plateaux techniques » permettent aux forces de tirer les enseignements du soutien initial, défini dans la phase de conception du programme, et d'optimiser le plan de maturité afin de définir un soutien en service correspondant aux besoins opérationnels. ■

Cap 2016 établit quatre axes d'efforts majeurs

avons par exemple commencé à renégocier certains contrats passés avec les industriels privés et étatiques spécialisés dans la réparation aéronautique. Dans ce domaine, nous travaillons étroitement avec nos homologues de la DGA. Chaque année, la SIMMAD gère un budget supérieur à deux milliards d'euros, représentant 2500 bons de commande, ainsi qu'environ 340 contrats dont 40 majeurs. Afin d'ajuster ces prestations au plus près de l'activité aérienne, nous disposons de leviers, comme la mise en concurrence. Nous pouvons aussi dégager des économies en contractant directement, au profit de plusieurs flottes, auprès des sous-traitants sur le périmètre de leur métier (transversalité) ; en optimisant la durée des contrats dans le cadre d'un partage équilibré des risques entre l'État et l'industrie (globalisation) ou en introduisant dans les contrats des critères de performance engageant l'industriel à garantir un seuil opérationnel. Et les premiers effets sont déjà palpables ! *Cap 2016* prévoit aussi une modernisation des logiciels informatiques dédiés au MCO, à travers le projet Comp@s/Atams. Ces deux outils fusionneront une quarantaine de logiciels en service dans les armées ! Nous testons actuellement leur efficacité, la pleine capacité opérationnelle étant attendue en

spécialistes de la DGA et de la SIMMAD. Plusieurs « plateaux » permanents ou temporaires sont aujourd'hui actifs, obtenant d'excellents résultats. C'est notamment le cas du plateau « CICOMORE » installé à

Page de gauche, une mécanicienne « structure » réalise une réparation sur un Rafale.

Ci-dessous, un logisticien entrepose une pièce de rechange dans un magasin du détachement « air » de Romorantin.





© A. Lecland/Armée de l'air

Simplification administrative

La recherche de la simplification administrative est un levier indispensable pour permettre à l'armée de l'air de poursuivre ses missions en période de déflation d'effectifs.

« **L**a direction des ressources humaines de l'armée de l'air (DRHAA) a initié dès l'été 2013 plusieurs groupes de travail pour mettre en œuvre toutes les pistes de simplification et 88 mesures ont ainsi été retenues dont 30 sont déjà mises en place (limitation de saisies, d'avis, d'éditions, automatisations,...), explique le colonel Jean-Jacques Mora, chef du bureau gestion administrative à la DRHAA. Elles vont réduire de façon significative la sur-administration dans la fonction RH, notamment avec la centralisation des renouvellements des contrats et du recrutement ou la création d'un dossier administratif individuel unique et dématérialisé. »

Pour amplifier cette démarche, les états généraux de la simplification administrative ont été lancés lors du séminaire RH de novembre 2013 afin de recueillir les suggestions et bonnes pratiques des services gestion synthèse (SGS) et des groupements de soutien des bases de Défense (GSBdD). Deux cents propositions ont été émises et nombre d'entre-elles seront ajoutées aux 85 mesures actées. Un espace de communication est également réservé à tous les aviateurs sur le site de la DRHAA.

Le chantier de la simplification est largement avancé dans l'armée de l'air avec ses nombreuses actions pragmatiques et génératrices de gain de temps.

Ce mouvement s'inscrit pleinement dans les initiatives du ministère dans lesquelles l'armée de l'air est résolument force de proposition. C'est le cas pour les travaux de l'état-major ds armées avec sa plateforme « vos idées

pour faire simple » ou du groupe de travail de la DRH du ministère de la Défense pour le plan stratégique RH s'appuyant sur notre expérience en matière de gestion électronique des documents.

Vers la dématérialisation.

Coffre-fort électronique et GSBdD virtuel sont deux exemples de projets novateurs au bénéfice d'un gain de temps et d'une amélioration de l'archivage.

Développé par la marine nationale, le projet de coffre-fort électronique (CFE) a suscité l'intérêt de l'armée de l'air pour participer aux réflexions. Le CFE est un espace en ligne permettant d'héberger des données, de gérer et d'archiver des documents importants non protégés. « *L'un des avantages pour l'administré sera de pouvoir récupérer facilement et rapidement des pièces administratives personnelles pour ses démarches, tant en interne que dans le civil*, souligne le colonel Mora. *Le CFE sera accessible par mot de passe depuis un poste internet ou intradef.* »

La virtualisation de la fonction GSBdD est un autre chantier. Lié à une plateforme téléphonique (hotline) thématique et un site Internet dédié, le projet devrait voir le jour à l'horizon 2017. La virtualisation ne sera cependant pas totale puisqu'une cellule d'accueil restreinte demeurerait au sein des groupements de soutien des bases de Défense.

Simplifier les structure



© R. Nicolas-Nelson/Armée de l'air

Soutenir autrement

Le général Serge Duval, commandant le centre de pilotage et de conduite du soutien de nouvelle génération.

Aujourd'hui au sein du ministère, il y a une forte volonté de "faire autrement". En effet, si nous voulions assurer le soutien des unités de la même façon mais avec une réduction de personnel, le niveau de service s'en ressentirait forcément. Il faut donc mettre en place de nouveaux outils afin de maintenir un niveau de service optimal. L'objectif de cette transformation est de basculer vers un nouveau format. Il s'agit de mettre en œuvre un processus afin de maintenir et garantir un niveau de soutien adapté. La mise en œuvre du plan de transformation du soutien a débuté le 1^{er} février 2014. Cette nouvelle organisation repose sur une double dynamique : l'optimisation de la performance et l'amélioration de la gouvernance du soutien, leur coordination, ainsi que le contrôle de la qualité. Cette dernière est mise en œuvre à travers la généralisation d'une logique de "bout en bout". En termes d'organisation sur les bases aériennes, à part le transfert du personnel des groupements de soutien des bases de Défense sous la coupe du service du commissariat des armées ou du service d'infrastructure de la Défense, il n'y aura pas de grands changements. La transformation du soutien sera quasi transparente pour un bénéficiaire comme l'armée de l'air. La deuxième phase de la période de transition a débuté au mois de mai 2014 : la généralisation du modèle, qui prendra fin à l'été 2015. »

Balard 2015

Le projet Balard 2015 s'inscrit dans une volonté de disposer d'une administration centrale resserrée et plus efficiente.

Disposer d'un pôle de direction Air apte à conduire l'activité de l'armée de l'air et à préparer ses capacités futures, tout en s'intégrant dans le commandement des armées, tel est l'enjeu du projet Balard 2015. L'ensemble des états-majors et des directions centrales du ministère de la Défense sera implanté à Paris sur le site actuel de la base aérienne (CABA) 117, qui réunira près de 9 500 militaires et civils de la Défense. Pour accompagner ce chantier sans précédent, le colonel Jean-Pascal Ruvira, commandant la CABA 117, tient un rôle déterminant. « *Ma mission est de préparer à la fois la fermeture de la CABA 117, telle qu'on la connaît aujourd'hui, et la mise en place d'une toute nouvelle structure : le commandement militaire de Balard (COMILI)* », souligne-t-il. Cette organisation interarmées sera créée officiellement le 1^{er} septembre 2014, avec un échelon précurseur de 30 individus, et remplacera finalement la CABA 117, le 31 août 2015. « *Près de 290 personnes seront chargées de la sécurité et de la protection du site, de l'administration du personnel et des services de garnison courants tels que les services intérieurs, l'habillement ou la prévention* », explique l'officier. Dernier commandant de la CABA 117 et premier commandant militaire du site, le colonel Ruvira ajoute : « *Malgré ces changements administratifs, les traditions des aviateurs perdureront sur le site puisque le COMILI héritera du drapeau de la 34^e escadre.* » Rendez-vous en mars 2015 pour le grand déménagement !



© H. Jouhann/Armée de l'air

s, c'est aussi...

Unis pour « Faire Face »

La performance de l'armée de l'air, comme la réussite du plan *Unis pour « Faire Face »*, dépendent de la qualité et de l'engagement de son personnel militaire et civil. Les aviateurs sont au cœur de chacune des décisions et des actions.

Les hommes et les femmes de l'armée de l'air sont la clé de voûte de l'ensemble du plan *Unis pour « Faire Face »*. Ils sont le fil rouge de ses ambitions, la valeur permanente de ses actions, comme un devoir qui échappe aux logiques comptables et matérielles. L'humain, quand il n'apparaît pas en filigrane dans chacune des directions du projet, est le point central de l'une de ses dynamiques, celle qui consiste à « valoriser l'aviateur ».

Entre innovation et retour aux fondamentaux, entre modernité et

tradition, *Unis pour « Faire Face »* renforce ainsi l'identité de l'aviateur et lui insuffle une dynamique pour redonner du sens à son action. Il donne les clés d'une modernisation juste et cohérente. Cela passe d'abord par le partage des valeurs de respect, d'intégrité, de service et d'excellence qui relient chaque membre du personnel militaire et civil.

Elle débute notamment dans les écoles d'officiers et les écoles des sous-officiers et des militaires du rang de l'armée de l'air, pôles d'excellence de la formation dans tous les domaines. Mais le plan vise aussi des décisions concrètes pour consolider la gestion des compétences de manière plus individualisée. Par ailleurs, les états généraux de la mobilité menés



Valorise L'humain au cœur



er l'aviateur du projet

en juin 2013 ont conduit à la définition de mesures concrètes qui en découlent. Enfin, la pérennisation et l'ouverture du dialogue pour les militaires dans des structures institutionnelles solides restent une priorité du plan. Le commandement doit garantir la motivation et l'adhésion de ses aviateurs. Car ce sont bien eux qui

1	FORGER L'IDENTITÉ DES AVIATEURS	P.34
2	LA MOBILITÉ DES AVIATEURS REMODELÉE	P.36
3	LE DIALOGUE MILITAIRE	P.38
4	VALORISER L'AVIATEUR, C'EST AUSSI...	P.40

Forger l'identité des aviateurs

Pôle d'excellence, les écoles des sous-officiers et des militaires du rang de l'armée de l'air offrent à leurs élèves un cadre de formation novateur dans tous les domaines.

En arrivant devant le bâtiment du commandement des écoles des sous-officiers et des militaires du rang de l'armée de l'air (ESOMAA), implanté sur la base aérienne 721 de Rochefort, quatre mots déclinent les valeurs enseignées : respect, intégrité, service et excellence. Ce lieu est l'un des symboles de la valorisation de l'identité de l'aviateur. « *Notre domaine d'action recouvre la totalité du processus de formation initiale, depuis sa*

conception jusqu'à sa mise en oeuvre, ainsi que l'ensemble de la formation et de la sélection promotionnelle du personnel non officier de l'armée de l'air », explique le colonel Jean-Claude Piccirillo, commandant les ESOMAA et l'école de formation des sous-officiers de l'armée de l'air (EFSOAA). Il exerce son autorité sur les ESOMAA de Rochefort, l'école d'enseignement technique de l'armée de l'air (EETAA) de Saintes et les sections « air » de Querqueville, Bourges, Rennes et Angers. Il a également autorité sur l'ensemble des écoles contribuant à la formation militaire, professionnelle initiale et promotionnelle des sous-officiers et militaires du rang de l'armée de l'air (Mont-de-Marsan, Cazaux, Dijon...).

La formation militaire initiale des futurs sous-officiers revêt un caractère stratégique : elle constitue le premier contact avec l'institution militaire de jeunes bacheliers provenant d'horizons variés. Pendant quatre mois, l'école leur transmet ses valeurs qui en font des militaires tout autant que des citoyens responsables. Lors de ce premier contact avec la Défense, ils découvrent notamment sa culture et ses spécificités. « *Nous remettons à tous les élèves de l'armée de l'air un Carnet de l'aviateur*, précise le colonel Piccirillo. *Nous avons à cœur de leur transmettre chaque*



Des qualités qui concourent à l'identité de l'aviateur

jour les valeurs déclinées dans ce carnet mais aussi la formation adaptée au monde de l'aéronautique et aux besoins de l'armée de l'air et de ses forces.» Afin de graver dans l'esprit de chacun le souvenir du jour où son carnet lui a été remis, l'EFSOAA renforce ce moment solennel en créant un cérémonial autour de leur présentation au Drapeau. La veille de cette cérémonie symbolisant officiellement leur entrée dans l'armée de l'air, la promotion d'élèves sous-officiers qui vient d'achever ses quatre mois de formation militaire initiale se rassemble au sein de «l'espace mémoire et traditions» du centre récréatif et culturel. Après avoir écouté l'allocution du commandant des ESOMAA, reprenant notamment la signification profonde du *Carnet de l'aviateur*, les élèves le reçoivent individuellement, avec leur diplôme du certificat d'aptitude militaire (CAM). Entourés de leurs instructeurs, ils se retrouvent le soir pour une veillée d'armes. Ils se relaient toute la nuit face aux plaques commémoratives de leurs parrains, tout en assistant à la projection du film retraçant leur vie, un moment de réflexion sur leur engagement.

Après avoir effectué leur formation militaire initiale, les jeunes sous-officiers s'orientent vers des écoles de spécialisation professionnelle. Près de 60% d'entre eux restent à Rochefort pour effectuer leur formation professionnelle dans dix spécialités différentes. Le reste rejoint d'autres écoles de l'armée de l'air, de l'armée de terre, de la marine ou interarmées. Tout au long de leur carrière, l'EFSOAA enrichit leur parcours professionnel avec des stages particuliers d'adaptation à l'emploi, la formation professionnelle supérieure ou encore la formation au management.



© M. Bois/Armée de l'air

Son centre expert de la formation pédagogique est le référent en ingénierie dans ses domaines de compétence. Il contribue à la définition de la politique d'enseignement à distance dans les armées.

En perpétuelle évolution, l'EFSOAA offre à ses élèves un cadre de formation novateur dans tous les domaines. Il s'est ainsi naturellement imposé en précurseur dans le domaine de la certification en devenant le plus grand centre de formation de base FRA 147. Certifiée ISO 9001 depuis 2005, l'école est agréée dans le domaine des contrôles non destructifs; elle démontre ainsi qu'elle possède une méthode et des outils pédagogiques particulièrement élaborés. Reconnue dans le monde de l'aéronautique et par les autres armées, entretenant de nombreuses relations avec l'Éducation nationale, l'enseignement supérieur et la recherche ou encore l'industrie aéronautique, l'EFSOAA est également ouverte à l'international. Elle est à la pointe dans les domaines de la

la recherche, de la formation et du contrôle non destructifs. Leurs figures devant le bâtiment du commandement de l'école de Rochefort. Ci-contre, la veille de leur cérémonie de présentation au drapeau (en bas), les élèves sous-officiers reçoivent leur Carnet de l'aviateur (en haut).



© M. Bois/Armée de l'air

La mobilité des aviateurs remodelée

Pour répondre au mieux aux aspirations des aviateurs, la mobilité se renouvelle. Ses grands principes ont été réévalués et des mesures ont d'ores et déjà été prises.

«**S**i vous avez des idées, n'hésitez pas, je suis preneur !» Le ton est donné. En mai 2013, le général Claude Tafani, directeur des ressources humaines de l'armée de l'air (DRHAA), fait appel aux membres du conseil de la fonction militaire (CFM) Air. À l'ordre du jour de cette 49^e session, un sujet phare de la vie des aviateurs: la mobilité. «*Le système actuel*

de mobilité arrive un peu à bout de souffle, a confié le DRHAA. C'est pourquoi, avec le chef d'état-major de l'armée de l'air, nous avons décidé de redéfinir un processus en phase avec nos structures actuelles et se rapprocher de la réalité du quotidien de chacun d'entre nous.»

Les états généraux de la mobilité ont donc été lancés par le général Denis Mercier en

juin 2013. «*Il s'agit d'un sujet qui amène de fortes préoccupations auxquelles nous essayons de répondre, a-t-il souligné lors de cette même session du CFM Air. Nous continuerons à travailler sur ces chantiers qui revêtent une vraie priorité à mes yeux. Les états généraux permettront de progresser dans ce domaine.*» Conduits par la DRHAA sous la direction du général (2S) Pinaud, ils se sont déroulés en plusieurs phases. Le coup d'envoi a été donné par une enquête menée par l'observatoire social de l'armée de l'air. Un questionnaire visant à connaître les attentes des aviateurs en matière de mobilité a été mis en ligne



Une refonte pour mieux prendre en compte les compétences

FICHE INDIVIDUELLE DE SOUHAITS D'AFFECTATION

RENSEIGNEMENTS ADMINISTRATIFS

Nom : - Saisir votre nom -
 Prénom : - Saisir votre prénom -
 NIA : - Saisir votre NIA -
 Grade : - choisir -
 Corps : - choisir -
 Spécialité : - choisir -
 Base : - choisir -
 Unité : - choisir -

MÉTROPOLE

POSTE EN EMPLOI SOUHAITÉ

UNITÉ : GARNISON : BASE : SITE : POSTE :
 N°1 :
 N°2 :
 N°3 :
 ZNIR dans laquelle vous ne souhaitez pas être affecté : - choisir -

Remarques personnelles : (limitées à 127 caractères)

HORS MÉTROPOLE

Je suis affecté en métropole Je suis affecté hors métropole

Disponibilité : - choisir -
 Compétence actuellement détenue :
 Autre compétence détenue n°1 (facultatif) :
 Autre compétence détenue n°2 (facultatif) :
 Remarques personnelles : (limitées à 127 caractères)

Pratiquant de sport : - choisir -

A : _____ Le : _____ Signature : _____

caractère particulier et de la communication entre administration et administrés. Moins de six mois après le lancement des états généraux, les participants à ces groupes de travail ont formulé diverses propositions. Leur credo : honorer les besoins de l'institution avec la ressource disponible, au bon niveau de compétence. Cette refonte du processus de mobilité vise à donner plus de visibilité et de préavis aux administrés et à améliorer l'accompagnement social. Tout en veillant à simplifier les procédures administratives.

Parmi les mesures phares : une meilleure prise en compte des compétences requises et des compétences détenues, un maintien dans la garnison à trois ans de la limite d'âge ou de la limite des services (hors restructurations), la création d'une fiche individuelle de souhait d'affectation unique pour tous les aviateurs, ou encore l'instauration d'un dispositif de permutations pour les sous-officiers et les militaires du rang (à spécialité, niveau fonctionnel et compétences équivalents). « *Je suis assez admiratif de voir la rapidité avec laquelle les équipes de projet ont travaillé sur ce sujet important, conclut le général Mercier. La forte mobilisation du personnel a beaucoup aidé, preuve que c'est un sujet qui tient à cœur à l'ensemble de la communauté des aviateurs.* » ■

pour être accessible à l'ensemble du personnel. Un aviateur sur cinq y a répondu, soit un peu moins de 10 000 personnes. Une satisfaction pour l'état-major qui a ainsi pu analyser des milliers de réponses.

Après un *bench marking* réalisé auprès de l'armée de terre, de la marine nationale, d'autres ministères et du secteur civil, cinq équipes de projet ont été créées. À partir des résultats de chacune de ces études, trois d'entre elles ont travaillé sur les processus de mobilité pour chacune des catégories de personnel (voir encadré), pendant que deux autres étaient chargées des procédures de traitement des demandes à

Cinquantième session du CFM Air à Mont-de-Marsan, fin 2013. Au cours de cette rencontre, les premiers résultats des états généraux de la mobilité ont été présentés.

Les évolutions de la mobilité

Pour les officiers :
 après trois ans à poste, la mobilité fonctionnelle sera privilégiée dans le bassin d'emploi ;
 une liste de postes potentiellement ouverts à la mobilité à la relève suivante sera publiée annuellement ;
 75% des mouvements seront prononcés pour le mois d'avril.

Pour les majors :
 maintien d'une mobilité individualisée. Lors de l'accès au grade de major, une étude locale du maintien sur site sera recherchée avant toute imposition hors souhait ; dans la suite de la carrière, cette mobilité dite de « concertation » s'effectuera majoritairement sur souhait et répondra au juste besoin de l'institution.

Pour les sous-officiers :
 réduction du temps d'affectation à quatre ans en Île-de-France et six ans sur les sites bénéficiant d'un mandat particulier pour ceux à qui une mobilité sur souhait peut être assurée à l'issue. Un éventuel maintien pour compétence demandé par l'employeur serait limité à un an ; pour les autres sites, temps de présence minimum porté à six ans avant étude pour une mobilité « hors souhaits » suivi de « mandats » successifs de trois ans si la mobilité n'a pas été prononcée ; mise en œuvre progressive de ces deux mesures pour une pleine réalisation dès le plan annuel de mutation 2017.

Pour les militaires du rang :
 Maintien du principe de mobilité sur souhait mais avec deux cas d'étude particulière :
 - unités restructurées (fermeture, transfert) ;
 - déséquilibre géographique de la ressource et du besoin.



© B. Sargnon/Armée de l'air

Favoriser des échanges constructifs

Des présidents de catégorie au conseil de la fonction militaire (CFM), différents acteurs organisent positivement la concertation dans l'armée de l'air. Leur complémentarité est un axe fort.

« **L**e dialogue est ouvert » peut-on lire sur les affiches du CFM Air. Si ce dispositif est encore mal connu, son efficacité et son utilité ne sont, en revanche, plus à démontrer. L'une des grandes missions du CFM Air est de se projeter sur le moyen terme et d'éclairer ainsi le commandement sur les évolutions réglementaires qui encadreront demain le quotidien des aviateurs. Parce qu'elle est parfaitement légitime, leur voix est souvent déterminante pour faire évoluer les textes et mieux les adapter aux contraintes et à la réalité d'un terrain que les membres connaissent bien. Composé de 54 membres, le conseil est en effet un échantillon très représentatif de l'armée de l'air et de ses aviateurs. Le critère géographique retenu lors du tirage au sort bisannuel des nouveaux membres permet de s'assurer de la présence d'un représentant de toutes les bases aériennes mais aussi du personnel situé hors des bases aériennes, positionné dans les structures interarmées ou dans des micro organismes parfois isolés. Les catégories y sont toutes présentes, du militaire du rang à l'officier, comme les statuts d'engagé ou de carrière. « *Nous sommes ainsisûrs de pouvoir recueillir toutes les sensibilités et d'avoir un débat interne riche en idées et en expertises*, affirme le colonel Hirtzig, délégué à la condition du personnel auprès du chef d'état-major



de l'armée de l'air (CEMAA). C'est cette pluralité dans des échanges constructifs et francs que les membres ont entre eux, avec les experts venus leur présenter les futurs textes, ou avec le commandement qui permet de faire évoluer sereinement le cadre réglementaire dans lequel évoluent les aviateurs. »

Les états généraux sur la mobilité sont une belle illustration du travail qui a été mené conjointement par la direction des ressources humaines de l'armée de l'air et les membres du CFM Air auxquels étaient associés pour l'occasion les présidents de catégorie. La parfaite imbrication des membres du dialogue dans les groupes de travail et la prise en compte des avis du CFM Air sur les premières orientations ont permis de livrer un résultat plus en phase avec les attentes des aviateurs.

Autres acteurs du dialogue, les présidents de catégorie officiers, sous-officiers et militaires du rang ont pour principale vocation d'écouter, de conseiller et de relayer les messages des aviateurs vers le commandement de proximité. « *Il s'agit d'un accompagnement du personnel d'autant plus indispensable*

que notre armée est en profonde évolution avec une diminution importante des effectifs et des restructurations fréquentes. Plus que jamais, le rôle des présidents de catégorie est important pour alerter le commandement sur des situations sensibles. Les aviateurs ont un honneur et une pudeur qui les détournent parfois de la voie naturelle hiérarchique lorsque leur situation personnelle connaît des fragilités. C'est notre rôle d'être attentif à ces signaux», précise l'adjudant-chef Antoine Brosse, correspondant des présidents de sous-officiers depuis 2010.

De ces deux dernières années au poste de conseiller personnel officier auprès du CEMAA, le colonel Maroussia Renucci retient la richesse des échanges avec tous les officiers rencontrés lors de ses déplacements. «J'ai particulièrement apprécié ce rôle de médiateur reposant sur des échanges constructifs et toujours fondés sur une confiance mutuelle, avec les plus hauts responsables de l'armée de l'air, souligne-t-elle. J'aurai notamment porté mon effort sur le personnel éloigné des structures Air et qui ont pu ressentir parfois une forme d'isolement.»

En effet, face à l'émergence des unités interarmées, les acteurs du dialogue ont rapidement détecté le besoin pour les aviateurs employés dans ces nouvelles structures de conserver non seulement un lien avec l'armée de l'air, mais aussi et surtout leur

identité commune d'aviateur. «La notion d'identité est complexe à définir. C'est un mélange de culture, de traditions et de valeurs que nous portons ensemble depuis 80 ans et qu'il est important de préserver au travers de nos actions et de nos manifestations», précise le colonel Hirtzig.

La journée de l'aviateur, célébrée tous les ans le mercredi précédent le 2 juillet, date anniversaire de l'armée de l'air, en est l'événement le plus emblématique. Ces moments forts de cohésion se concrétisent aussi lors des cérémonies de baptême dans les écoles de l'armée de l'air, à Salon, Saintes ou Rochefort. C'est souvent dans nos creusets de formation que l'appropriation de la culture d'aviateur prend sa source. Désormais chaque élève intégrant l'une de ces écoles reçoit le carnet de l'aviateur. Il l'accompagnera tout au long de son parcours et lui permet de s'approprier plus facilement l'histoire et les valeurs que les aviateurs partagent. ■

Le CFM Air est notamment chargé de se projeter sur le moyen terme afin d'éclairer le commandement sur les évolutions réglementaires qui encadreront le quotidien des aviateurs.

Transmettre les messages des aviateurs au commandement





Des parcours reconnus

Parole au colonel Lionel Baverey, chef du bureau politique de l'emploi de la DRHAA.

« **D**epuis un an, nous avons élaboré une nouvelle directive sur la certification professionnelle et la validation des acquis de l'expérience. Ce sont des enjeux ministériels de portée nationale, que l'armée de l'air partage entièrement. Le but est de pouvoir valoriser les compétences acquises par les aviateurs à travers l'exercice de leurs fonctions, au sein de parcours professionnels particulièrement riches. Il s'agit donc de caractériser l'employabilité de chacun grâce à un suivi individuel des compétences. Cette démarche s'avère être un atout à la fois pour l'armée de l'air, puisqu'elle nous permet d'analyser le portefeuille des compétences acquises par notre personnel, mais aussi pour l'intéressé afin de rayonner au-delà de notre institution. Une certification reconnue par tous peut s'avérer déterminante, non seulement pour les personnes en phase de reconversion mais aussi quand on sait que 25 % des aviateurs travaillent dans des structures interarmées. Par ailleurs, l'armée de l'air disposant à la fois d'un outil de formation d'excellence et étant elle-même employeur, elle doit permettre à chacun d'accéder à des diplômes académiques et des titres professionnels reconnus au niveau national. Ce qui permet d'inscrire les aviateurs, militaires du rang, sous-officiers et officiers, dans des cycles diplômants ou professionnalisants. Dans la même logique, le passeport numérique, véritable *Curriculum Vitae* modernisé, est en cours d'élaboration pour une expérimentation, je l'espère, d'ici la fin de l'année. »

Innover et gagner en efficacité

Une bonne dose d'ingéniosité, un peu d'imagination et un brin d'audace. Telle est la recette suivie par de nombreux aviateurs. Exemple avec le sergent-chef Fabrice Betbeder, un des lauréats du dernier Trophée 3D.

Pourquoi ne pas utiliser des balises photovoltaïques pour éclairer de nuit la piste d'une base aérienne? Voilà la question qui a occupé l'esprit du sergent-chef Fabrice Betbeder à la suite d'une soirée entre amis en 2012. « Ils m'ont offert des bornes d'éclairage solaires pour mon jardin, confie-t-il. Je me suis lancé dans des recherches pour trouver d'éventuels fabricants et j'ai monté un dossier à destination de la mission innovation participative du ministère de la Défense ». Contrôleur aérien sur la base aérienne 125 d'Istres, le sergent-chef Betbeder voit aujourd'hui son idée prendre son envol. En effet, 17 balises éclairent d'ores et déjà la piste istréenne, la plus longue de l'armée de l'air. Une innovation non seulement pratique, les contrôleurs n'étant plus contraints d'installer des balises de secours pour les vols de nuit, mais aussi écologique car totalement autonome. « Mes collègues et les pilotes ayant atterri de nuit m'ont confirmé l'efficacité du système », se félicite le contrôleur. Toujours en cours d'expérimentation, cette innovation lui a valu de remporter le premier prix dans la catégorie « idées » du Trophée développement durable de la Défense 2014. « Mon cheval de bataille? Que ce système soit transposable sur les autres bases ou en opérations extérieures. »



Valoriser l'aviateur, c'est



©Armée de l'air

Mon « Carnet de l'aviateur » en poche

Pour renforcer la cohésion et stimuler l'identité de l'aviateur, un Carnet de l'aviateur est solennellement remis à chaque nouvelle recrue.

Comment chaque aviateur peut-il, dès son engagement au sein de l'institution, s'identifier à la communauté? Le plan *Unis pour «Faire Face»* apporte une solution simple, symbolique et efficace. Appelé «Carnet de l'aviateur», ce livret est synthétique, personnalisé et intemporel. Il est composé de trois volets caractéristiques de l'identité: histoire, missions et valeurs. Enfin, quelques pages restent vierges pour laisser à son détenteur le soin d'écrire sa propre histoire. Affectations, opérations extérieures, passage de grade... Une façon pour lui de se l'approprier.

L'aviateur Bastien Poupelain vient tout juste de se le voir remettre au sein des écoles des sous-officiers et des militaires du rang de l'armée de l'air. Il garde un souvenir ému de cette cérémonie. *«En tant que major de ma promotion, j'ai eu la chance de le recevoir des mains du commandant des écoles. Je l'ai lu consciencieusement dès le lendemain en permission. J'y ai retrouvé ce qu'on m'a enseigné à Rochefort, à savoir notamment les valeurs de respect, d'intégrité, de service et d'excellence. J'ai même commencé à en remplir les dernières pages et je continuerai tout au long de ma carrière. C'est un très bel objet!»*

Une plateforme d'échanges

Pour renforcer le lien entre tous les aviateurs, de nouveaux concepts ont vu le jour. Retour sur le projet de base aérienne virtuelle.

Récemment mise en œuvre, la base aérienne virtuelle est une nouvelle plateforme d'échanges internet conçue selon l'idée des réseaux sociaux d'entreprise. Dédiée à l'armée de l'air et ses aviateurs, elle est désormais accessible mais limitée en accès à un nombre restreint d'aviateurs (1000) pendant sa phase expérimentale qui s'achèvera en septembre 2014. La montée en puissance progressive du nombre d'utilisateurs est programmée à la rentrée. *«Elle permet aux aviateurs de se rassembler et de se retrouver au sein de communautés virtuelles autour de projets sociétaux, innovants, ou à caractère technique»*, explique le colonel Hirtzig, chef de projet «base aérienne virtuelle».

Certaines communautés sont déjà très actives et permettent aux membres de se retrouver sur cet espace libre, dé-hiérarchisé et protégé. C'est le cas de la «communauté des PO» (présidents des officiers), administrée par le colonel Maroussia Renucci, conseiller personnel officier auprès du chef d'état-major de l'armée de l'air.



aussi...

Mis pour "Faire Face"



L'armée de l'air évolue dans un environnement où l'interdépendance ne cesse de s'accroître et où la contrainte économique impose des mutualisations. L'élargissement des partenariats est alors incontournable pour maintenir ou renforcer ses capacités.

Développer Une armée de l'air ou l'interallié et l'intermin

L'élargissement des partenariats s'articule en interarmées, en interministériel, à l'international et vers la société civile.

En interarmées, l'armée de l'air travaille sur le développement de nouvelles synergies, en cohérence avec les orientations du plan stratégique des armées *Cap 2020*. Objectif : être capables de

s'entraîner et d'agir ensemble en toute complémentarité. En interministériel, de nouvelles propositions de coopérations fondées sur la mise en avant de l'expertise aéronautique de l'armée de l'air sont en cours avec les autres ministères. Sur le plan international, les partenariats internationaux seront étendus et consolidés. L'armée de l'air est ouverte

sur le monde. Cela concerne non seulement l'Union européenne et l'Otan, mais également des actions de coopération bilatérales et des entités comme le groupe aérien européen. En effet, l'armée de l'air s'affirme comme un acteur clé de l'Europe de la Défense. De même, cette dernière doit définir ses enjeux et ses ambitions pour être en position



les partenariats

verte à l'interarmées, istériel

d'influence dans la composante Air de l'Otan, depuis le retour de la France dans le commandement militaire intégré. Les partenariats avec la société civile sont basés sur les initiatives du plan jeunesse-égalité des chances, sur l'ouverture des bases aériennes vers l'extérieur et sur le développement des partenariats industriels. ■

1	OUVERTURE INTERMINISTÉRIELLE	P.44
2	PÔLE ACADÉMIQUE AÉRONAUTIQUE	P.46
3	MISSION JEUNESSE ET ÉGALITÉ DES CHANCES	P.48
4	DÉVELOPPER LES PARTENARIATS C'EST AUSSI...	P.50

Une ouverture interministérielle

Les aviateurs prennent part à des missions qui vont au-delà du cercle de la Défense. Ils mènent des actions en coopération avec d'autres ministères pour la protection, le sauvetage et l'assistance aux populations.

12 octobre 2020. Un A400M Atlas de l'escadron de transport 1/61 « Touraine » survole l'océan Pacifique. En route vers une île sinistrée par un cyclone, il emporte à son bord une équipe de la sécurité civile, du personnel médical, ainsi que des médicaments et des équipements de première nécessité affrétés

par la cellule de crise du ministère des Affaires étrangères. Pure fiction, cette mission n'en reflète pas moins le potentiel d'ouverture interministérielle de l'Atlas. Grâce à ses performances, en termes d'emport, d'élongation et de vitesse, il constitue, avec le futur MRTT (*Multi-Role Transport Tanker*), la pierre angulaire des relations que l'armée de l'air entretient avec les autres ministères. « *L'armée de l'air est opérationnelle, partenaire et se projette*, rappelle le général Vincent Carré, sous-chef "préparation de l'avenir" de l'état-major de l'armée de l'air. *Dans le cadre de l'ouverture, l'A400M sera amené à conduire des missions interministérielles.* » L'avion de transport tactique à allonge stratégique de dernière génération dispose d'une charge offerte équivalente à celle de quatre Transall et pourrait intéresser d'autres ministères que celui de la Défense. « *C'est une offre que l'on faisait marginalement avec les Transall*, précise le général Carré. *L'A400M présente de nouvelles capacités qu'il faudra rôder et faire connaître aux autres ministères. Nous avons même été contactés par des sociétés privées qui montrent un certain intérêt pour une location ponctuelle de l'avion. Nous*



© R. Nicolas - A400M / Armée de l'air

© S. Dupont / Armée de l'air

L'Atlas, un atout pour les missions interministérielles

études actuellement la faisabilité sur le plan juridique sans entrer en concurrence avec les sociétés de transporteurs.» À l'instar de l'A400M, le MRTT est également prometteur pour une ouverture vers d'autres partenaires.

Aujourd'hui, l'armée de l'air participe à des missions de service public à hauteur de ses moyens humains et matériels. Ses interventions dans ce domaine se déclinent en deux types. En amont, elle contribue à la sécurisation et à la protection de sites par le biais de plans interministériels récurrents et annuels comme *Neptune* (inondations), *Vigipirate* (anti-terrorisme) ou *Héphaïstos* (feux de forêt). En aval, elle porte secours à des populations victimes de catastrophes naturelles en France ou à l'étranger. Le centre national des opérations aériennes coordonne les interventions de la permanence opérationnelle avec la direction générale de l'aviation civile dans le cadre d'assistances en vol, mais également les missions régaliennes de recherche et de sauvetage d'aéronefs en détresse. Cette collaboration aux multiples facettes implique les ministères de l'Intérieur, de l'Économie et des finances, des Transports, de l'Écologie, du Développement durable et de l'énergie, ainsi que celui de la Justice. Dans le cadre de la mise en œuvre des mesures actives de sûreté aérienne, elle opère de concert avec plusieurs ministères, leur dédiant des moyens notamment pour la surveillance de sites sensibles. Les évolutions en cours en matière d'organisation et d'équipement du centre national des opérations aériennes (CNOA), à l'instar du programme ACCS (*Air Command and Control System* - système de commandement et de conduite des opérations aériennes), faciliteront la réalisation de ces nombreuses missions interministérielles. Par le biais de plans interministériels, les aviateurs agissent au plus près de la

Page de gauche, l'A400M Atlas possède des capacités intéressantes pour les missions interministérielles. Ci-dessous, les hélicoptères de l'armée de l'air et de la gendarmerie nationale travaillent de concert. Plus bas, exercice de sauvetage entre les aviateurs et la sécurité civile.

population. Véritables anges gardiens, ils volent au secours des sinistrés lors de circonstances exceptionnelles et concourent à lutter contre la violence et les trafics aux côtés des autres forces publiques. « L'armée de l'air apporte une contribution aux missions des groupes d'intervention de la gendarmerie nationale et de la police nationale ou encore au profit de la direction générale des douanes et droits indirects. En termes de reconnaissance, elle fournit à ces unités le renseignement nécessaire à leurs missions au moyen de vues aériennes, de suivis d'aéronefs ou encore d'images prises par les drones », explique le colonel Didier Servoise, commandant en second le CNOA. ■



Un pôle académique aéronautique

Enseignement supérieur civil, monde de la recherche, de l'industrie ou partenaires internationaux, l'armée de l'air cherche à fédérer les énergies au sein d'un grand pôle académique aéronautique. Tour d'horizon.



© J. Fontin/Armée de l'air

L'armée de l'air est déjà fortement implantée dans le quart sud-est de la France. Elle y assure notamment les deux postures permanentes, celle de sûreté aérienne depuis la base aérienne (BA) 115 d'Orange et celle de dissuasion nucléaire depuis la BA 125 d'Istres. Aujourd'hui, comme elle le fait depuis 80 ans, l'armée de l'air souhaite aller encore plus loin en structurant dans cette région un pôle de formation aéronautique spécifiquement dédié à la mise en œuvre des moyens dans la troisième dimension. Axé sur l'ouverture et centré sur « le faire voler », ce projet viendra en complément des autres centres d'excellence existant en France, notamment ceux de la région Sud-Ouest (Toulouse-Bordeaux-Rochefort) pour la conception des appareils et le maintien en condition opérationnelle.

Pilier du « savoir » et du « savoir-faire », la formation se doit d'évoluer pour tenir compte des avancées permanentes, qu'elles soient d'ordre stratégique, technologique ou encore organique. L'École de l'air accompagne naturellement ce

mouvement en adaptant aujourd'hui son offre de formation. Les cursus de formation seront adaptés tant aux besoins de l'institution, qu'aux capacités des élèves. Désormais menées en coopération avec un grand nombre d'acteurs de l'enseignement supérieur civil, les formations disponibles balayent un large panel allant de l'indispensable formation militaire élémentaire au diplôme d'ingénieur ou de Master 2. « École historique de l'aviation aux côtés de l'ENAC et de Supaéro, l'École de l'air a choisi de prendre le pari de l'avant-garde, explique le général Francis Pollet, commandant les écoles. Elle dispose d'un très fort potentiel et d'une image de marque reconnue. Il serait incohérent de ne pas en faire profiter plus largement les acteurs du monde aéronautique. » Clef de l'innovation et de la reconnaissance, la politique de l'école se veut donc résolument partenariale et axée sur l'ouverture, que ce soit vers la société civile, vers la recherche, vers l'industrie ou encore à l'international. Par exemple, l'école accueille déjà une cinquantaine de cadets étrangers qui intégreront

bientôt les promotions nationales pour y suivre des formations en commun.

« Pour faire face à ces demandes, il est nécessaire de faire évoluer et de développer notre outil de formation », déclare le général Pollet. Ainsi, deux réponses simples et ambitieuses ont été proposées. C'est d'abord à Orange, au sein des installations libérées par le 1^{er} régiment étranger de cavalerie, que s'implantera un centre de formation militaire dédié *in fine* à la formation militaire de tous les aviateurs. Il se concentrera dans un premier temps sur le maintien en condition opérationnelle. De plus, le lancement à Salon-de-Provence du « *Flying capabilities campus* » (FCC) est l'autre des réponses qui peut être apportée. Développé en partenariat avec les acteurs régionaux et le pôle de compétitivité Pégase, le FCC agrégera toute une communauté d'utilisateurs de la troisième dimension autour de capacités maîtresses, telles que la recherche, l'innovation pédagogique et la formation. Il disposera d'une



L'École de l'air a choisi de prendre le pari de l'avant-garde

capacité d'accueil modulable au gré des besoins ainsi que d'un statut qui limitera au maximum les contraintes d'implantation. Les premières concrétisations à Salon-de-Provence du FCC seront le centre de formation pour des cadets étrangers et le centre expert drones à l'été 2014. Ce dernier assurera, dès janvier 2015, les premières formations au profit des opérateurs de drones MALE (moyenne altitude longue endurance), de moins de 600 kg et de mini-drones comme ceux utilisés par les forces spéciales. ■

Page de gauche et ci-contre, l'École de l'air de Salon-de-Provence accompagne la structuration du pôle académique aéronautique du Sud-Est en adaptant son offre de formation. En haut, Salon-de-Provence proposera notamment, dès janvier 2015, des formations au profit des opérateurs de mini-drones comme ceux utilisés par les forces spéciales.



Développer les partenariats

Mission jeunesse et égalité des chances

Valoriser les compétences de la jeunesse et créer un lien fort entre celle-ci et la Défense : les aviateurs s'engagent activement dans le plan interministériel «jeunesse et égalité des chances».

L'attention que l'on doit porter aux jeunes de la société est un enjeu majeur. Elle est cet incontournable investissement qui permet de préparer l'avenir. Aussi, l'armée de l'air participe au parrainage de la jeunesse. Ses bases aériennes sont engagées dans des actions de deux ordres. Celles du plan interministériel égalité des chances dont l'objectif est de donner des repères de vie aux jeunes qui quittent le système scolaire en cours de route. Ce plan est mis en œuvre pour apporter des solutions. Et enfin des actions à destination de tous les autres jeunes pour lesquels une découverte de l'armée de l'air pourrait déclencher une passion pour l'aviation et l'ambition d'intégrer les métiers de l'aéronautique militaire. Cet engagement pour la jeunesse est avant tout une véritable opportunité d'enracinement durable de l'armée de l'air dans une société à laquelle elle est profondément attachée.

Vecteur de cohésion, le plan stratégique *Unis pour «Faire Face»* a été mis en place par le chef d'état-major de l'armée de l'air pour valoriser l'aviateur et pour le rendre plus visible dans la société. L'un des volets de ce plan est la mission «jeunesse et égalité des chances». La création d'une politique globale de parrainage de la jeunesse ainsi que la mise en réseau de tous les aviateurs capables d'agir pour les jeunes renforcera l'efficacité de l'armée de l'air dans ce domaine. L'ambition de cette mission est de tisser des liens entre les jeunes, de les pousser à se comporter en citoyens responsables et de leur montrer que l'armée de l'air reste un modèle intègre, connecté à la jeunesse.

La spécificité de cette mission consiste à utiliser la force vive que représentent les aviateurs en formation pour mener ces actions pour la jeunesse. C'est le principe de la formation par l'engagement. Des



Tisser des liens entre des citoyens responsables

alité

projets d'encadrement au profit de jeunes de la société, favorisant les liens entre les aviateurs de tous grades, sont proposés dans le cadre des parcours de formation initiale ou continue. Le tutorat de l'École de l'air est un exemple de rapprochement entre la formation et l'action sur le terrain. La pédagogie par l'engagement est donc valorisée dans les cursus des aviateurs militaires. Ils peuvent alors se former et

rayonner tout en étant utiles à une société qu'ils protègent et défendent.

Chaque base aérienne doit être un lieu de l'émergence d'actions coordonnées pour la jeunesse qui valorisent le personnel et lui apportent la reconnaissance qu'il mérite. Ainsi, cet engagement est un vecteur d'unité, d'enthousiasme et de fierté. Il fédère les aviateurs autour de projets utiles et leur permet de prendre le recul nécessaire à un meilleur accomplissement d'une mission opérationnelle prioritaire. Cette volonté de se rapprocher au plus près et au mieux des jeunes est un acte citoyen qui démontre que l'excellence fait partie intégrante de l'identité de l'aviateur.

Dans son intérêt, l'armée de l'air est capable d'inventer une grande ambition pour la jeunesse. La formidable expérience d'encadrement de son personnel, sa capacité à résoudre des crises dans les trois

dimensions, son mode d'action fondé sur les valeurs et la part de rêve qu'elle suscite font d'elle un partenaire crédible et légitime, capable d'apporter une part de la réponse au besoin d'autorité, d'innovation et de perspectives que demandent les citoyens. Ainsi, son engagement pour la jeunesse prouve qu'elle demeure fédératrice, ancrée dans la société et qu'elle est en réalité bien plus qu'un partenaire idéal. Elle représente aussi une réelle chance pour la France. ■

Ci-dessous, se rapprocher au plus près et au mieux des jeunes est un acte citoyen qui démontre que l'excellence fait partie intégrante de l'identité de l'aviateur.





© Air Land/Armée de l'air

Développer les partenariats locaux

Les bases aériennes sont des acteurs majeurs de leur environnement local. Des partenariats innovants sont en cours, notamment dans le domaine de la petite enfance.

Ouverte sur le monde, l'armée de l'air vit pleinement avec son temps. Et puisque les aviateurs vivent au cœur de la société, de multiples synergies sont recherchées entre la communauté militaire et le monde civil local. Ainsi, la base aérienne 702 d'Avord est en passe de démarrer la construction d'une structure multi-accueil d'une capacité de 60 berceaux. Les places seront principalement destinées aux familles de militaires et de civils de la Défense, mais une dizaine d'entre elles seront également proposées à des parents résidant dans la communauté de communes « La Septaine ». La future crèche sera située à l'approche immédiate de l'entrée de la base aérienne. Son ouverture est prévue pour la rentrée 2015. « À l'échelle locale, cette démarche est très importante en raison du déficit des capacités d'accueil vis-à-vis de la petite enfance, explique le colonel Fabien Mandon, commandant la base aérienne 702 et la base de Défense Bourges-Avord. Ce projet a fait l'objet d'un partenariat étroit entre le ministère de la Défense et les principales institutions du département du Cher, par le biais notamment de son Conseil général. »

Gérer la fin de vie des aéronefs

La SIMMAD⁽¹⁾ pilote une réflexion sur la gestion des matériels aéronautiques arrivés en fin de vie.

Le retrait de service des matériels aéronautiques militaires, leur stockage, leur cession ou leur démantèlement est une préoccupation majeure. Cette problématique comporte des aspects opérationnels, économiques et environnementaux. Experte technique et logistique, la SIMMAD gère aussi le patrimoine aéronautique de l'État. Le ministre de la Défense a mandaté cette structure pour susciter le déploiement d'un projet industriel propre à gérer la fin de vie et le démantèlement des appareils retirés du service. Ce projet se veut global et vertueux : il doit valoriser le patrimoine aéronautique de l'État, en recherchant *a minima* un équilibre entre les produits de cession des matériels et les coûts générés par le stockage et le démantèlement.

Au cœur des opérations spéciales

À l'horizon 2020, la composante aérienne œuvrera en totale synergie avec les forces spéciales.

Le retour d'expérience des engagements récents a démontré la complémentarité entre les opérations spéciales et les opérations aériennes. Elle a offert au commandement une capacité d'action efficace. Pour optimiser ce partenariat, trois axes ont été définis : renforcer les capacités opérationnelles au profit des opérations spéciales, développer ensemble les capacités futures et faire émerger une culture commune armée de l'air-forces spéciales. « Composante aérienne et forces spéciales opéreront dans des modes d'action combinés et complémentaires, ce qu'on appelle l'Air Land Integration (combinaison d'appui-chasse, de renseignement et d'action commando) », précise le colonel Étienne Patry, chef du bureau emploi de l'état-major de l'armée de l'air.

(1) : structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la Défense

Développer les partenariats



© Remin Bonal / Eddy Seguin

Des partenariats avec le monde civil pour des projets innovants

Au terme de leur formation d'ingénieur, les élèves des écoles d'officiers de l'armée de l'air (EOAA) participent à des stages de fin d'études. Retour sur des projets tournés vers l'avenir en partenariats avec des entreprises civiles.

Un point commun se dessine entre les projets : le ciel et l'espace. Depuis 2012, plusieurs élèves des EOAA ont réalisé leur stage au sein de la compagnie maritime d'expertise (Comex) de Marseille. Les projets consistent par exemple en la mise au point de matériels sous-marins destinés à l'entraînement des spationautes.

Cela n'est pas sans rappeler la participation d'élèves au projet EuroMoonMars, en partenariat avec l'Agence spatiale européenne ESA (*European Space Agency*). Des exercices de simulation accompagnent des réflexions sur des thèmes aussi variés que la coopération inter-équipages, les méthodes de travail ou les systèmes de communication.

Intégrés au segment sol du projet « Across America », deux élèves ingénieurs ont suivi en 2013, en partenariat avec la fondation Solar Impulse, la traversée de l'avion solaire éponyme. La suite de cette première scientifique : un tour du monde en 2015.

Le Ciel unique européen

Avec des initiatives multinationales, l'armée de l'air est un acteur de l'Europe de la Défense. Le grand défi à venir? La construction du Ciel unique européen.

Initié en 1999, le projet de Ciel unique européen (*Single European Sky - SES*) vise à apporter des solutions à la saturation des flux de trafic aérien en Europe, tout en abaissant les coûts du transport dans un objectif de compétitivité. Avec les paquets réglementaires SES I (2004) et SES II (2009), la commission européenne a adopté pour l'aviation civile une politique globale d'amélioration de la performance et du niveau de sécurité aérienne. SES prône une véritable révolution dans le transport aérien! Elle repose sur un contrôle aérien automatisé et des systèmes de navigation et d'atterrissage 'tout satellitaire'. Si cette révolution s'accommode de l'esprit d'innovation ancré dans l'aéronautique, elle engendre des conséquences opérationnelles et financières très importantes sur les flottes d'aviation militaire. Les Défenses européennes ont entrepris de se coordonner pour promouvoir un développement équilibré de SES, qui prenne bien en compte le besoin de préserver leur liberté d'action, pour les opérations et l'entraînement, avec des coûts et des contraintes maîtrisés. La France, à travers la DSAÉ (direction de la sécurité aéronautique d'État), milite activement dans ce sens, et assure un certain leadership européen dans la mobilisation des acteurs militaires de l'UE. Outre la promotion des intérêts de la communauté de Défense, elle favorise l'interopérabilité au sein de l'espace européen.



© Labatelle / Armée de l'air

riats, c'est aussi...

80 ANS DE L'ARMÉE DE L'AIR

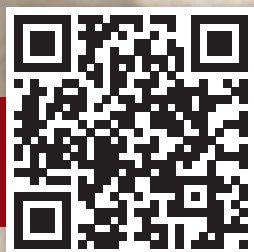
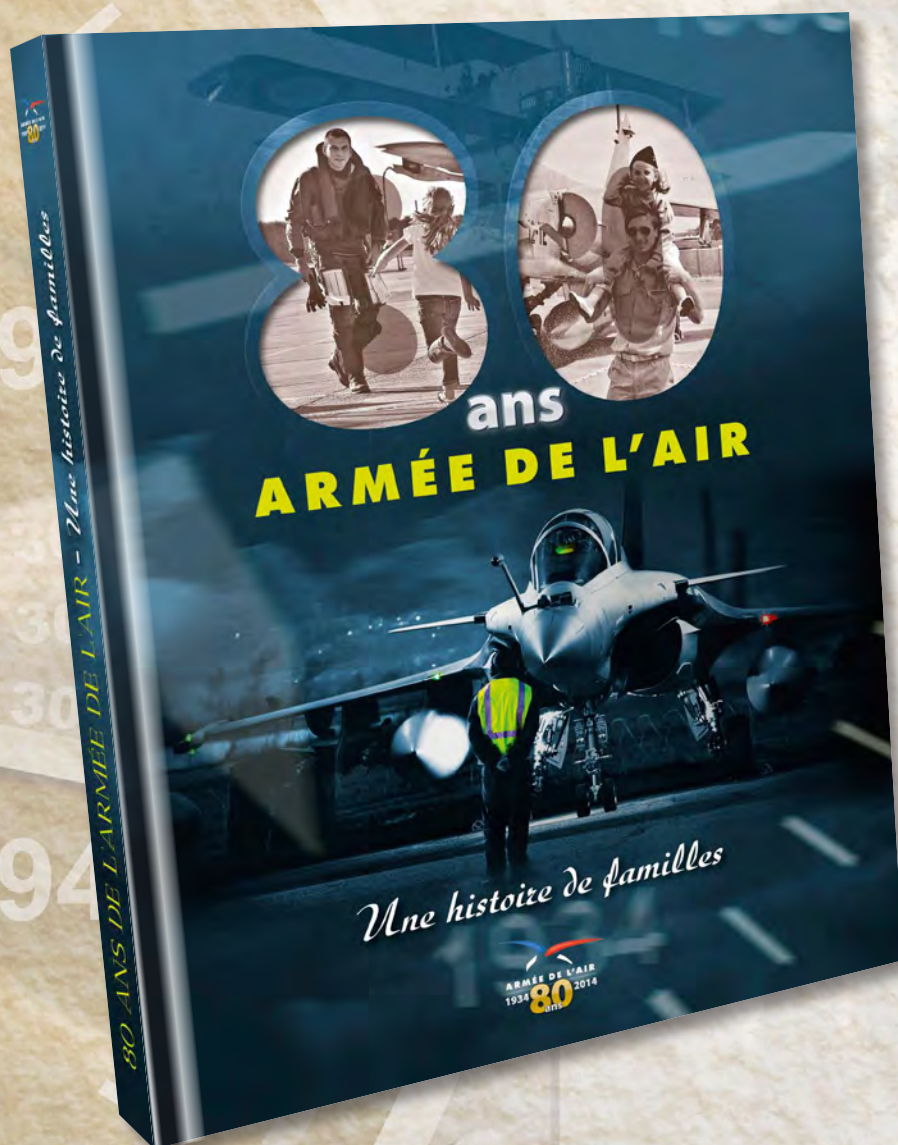
Une histoire de familles

Découvrez l'histoire de la plus jeune des armées françaises à travers le destin d'hommes et de femmes qui ont choisi de porter l'uniforme bleu ciel.

Divisé en dix jalons historiques, cet ouvrage rend hommage à dix familles d'aviateurs. Leurs confidences ont été recueillies pendant plusieurs mois par le lieutenant Alexandra Lesur-Tambuté.

Un réel travail de mémoire illustré par des fonds privés inédits.

232 pages, 23 cm x 28,5 cm



Présentation vidéo du livre
« 80 ans de l'armée de l'air,
une histoire de familles »

