

DÉFENSE

C-130J : LA FRANCE ET L'ALLEMAGNE DESSINENT UNE HISTOIRE COMMUNE

DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE DE LEURS FLOTTES DE C-130J, LA FRANCE ET L'ALLEMAGNE ONT IMAGINÉ UNE NOUVELLE APPROCHE VISANT À DISPOSER D'UN ESCADRON COMMUN.

Le 17 avril, nous avons célébré les trois ans de l'accord franco-allemand ayant abouti à la création d'un escadron binational dans le domaine du transport tactique. Trois ans déjà que les discussions entre les deux partenaires se poursuivent et que les travaux visant à une montée en puissance de l'escadron de C-130J franco-allemand sont conduits. Une initiative qui dans sa forme s'avère à l'heure actuelle assez inédite, bien que prenant racine dans une longue histoire de coopération militaire entre la France et l'Allemagne. En effet, les deux voisins se retrouvent partenaires sur de nombreux programmes, notamment industriels. Et c'est notamment celui visant au développement de l'A400M qui mènera Paris et Berlin à se rapprocher dans le champ du transport tactique. Le retard pris par le programme et les doutes subsistant quant à la capacité de l'appareil à mener du ravitaillement sur hélicoptère ont poussé la France à entamer une réflexion sur l'état de ses moyens.



Vol d'expérimentation de ravitaillement d'un Caracal sur KC-130.

HERCULES.

Finalement, Paris fait le choix fin 2015 d'acquérir quatre C-130J auprès de Lockheed Martin, dont deux en version ravitailleur (KC-130J). Un choix nullement dépourvu de sens car il permettait de compléter et rajeunir la flotte de C-130H mise en œuvre par l'armée de l'Air et composée de quatorze appareils. A Berlin, une réflexion similaire voit le

jour. Mais les retards et incertitudes tactiques émanant du programme A400M se couplent au retrait de service des C-160 Transall. L'Allemagne perçoit alors également l'intérêt de se doter de moyens complémentaires, et en l'occurrence de C-130. « Cependant, Berlin n'a jamais disposé d'Hercules, contrairement à Paris. L'Allemagne décide alors de se tourner vers la France fin 2016

afin d'envisager un partage d'expérience et l'émergence de synergies entre les deux nations, notamment sur le plan du soutien », nous explique le colonel Paul, chef de la division aviation de transport de l'état-major de l'armée de l'Air. Puis, au fur et à mesure des réflexions, les deux Etats décident d'aller plus loin et de ne pas cantonner leur coopération au seul soutien technique, mais de l'étendre à l'ensemble



Vol d'entraînement d'un équipage de C-130J.

R. NICOLAS-NELSON - ARMÉE DE L'AIR

des appareils : c'est donc ainsi que voit le jour l'initiative d'escadron franco-allemand pour les C-130J. « Ce sont surtout les circonstances qui ont fait l'opportunité. Alors que la France et l'Allemagne menaient déjà des missions en commun dans le cadre de l'European Air Transport Command (EATC) et disposent d'une expérience commune dans le domaine du transport tactique, pourquoi ne pas aller plus loin ? » souligne le colonel Paul. S'ajoutent donc au soutien, la mise en commun de la formation et l'exploitation des avions. « Nous l'avions déjà expérimenté sur C-160 Transall, où nous avions eu des équipes de mécaniciens communes sur de courts détachements en exercice. Nous pouvions donc dégager quelque chose de cette collaboration », précise-t-il, avant d'ajouter : « Cette initiative permet également d'élargir la flotte en exploitation, de bénéficier d'un stock plus important sur les pièces à faible renouvellement, de partager les coûts, à la fois d'exploitation et de formation, avec des infrastructures cofinancées. Les deux partenaires y trouvent un intérêt. » Au-delà d'une simple coopération bilatérale, ce projet vient également tirer vers le haut la défense européenne, un sujet sur lequel les deux partenaires s'avèrent très actifs.

BA105.

Les choses s'enchaînent alors de façon assez naturelle. La France accueillera cet escadron commun, car – en plus de quatre C-130J français et six C-130J allemands – la base aérienne 105 d'Evreux devra également

accueillir les C-130H (à partir de 2024). Il était par ailleurs prévu que l'armée de l'Air reçoive ses appareils avant la Luftwaffe. De quoi également capitaliser sur l'expertise et le savoir-faire des équipages et mécaniciens du C-130H, dont le premier appareil devrait être retiré de service en 2028. De plus, le choix d'implanter cet escadron sur la BA 105 a fini par séduire les plus sceptiques. Située dans la moitié nord de la France, à proximité de Paris, cette base aérienne étendue sur 770 hectares (environ 15 kilomètres de circonférence), dispose d'une piste permettant d'accueillir les C-130J sans nécessité de travaux particuliers sur les infrastructures aéroportuaires.

MISE EN ŒUVRE.

Concernant l'exploitation des appareils, l'histoire commune des deux partenaires vient à nouveau fluidifier la mise en œuvre. « Dans l'emploi, nous disposons déjà de synergies avec un contrôle des opérations courantes qui passe par l'European Air Transport Command. Il arrive que l'Allemagne ou la France puisse conduire des missions au profit de l'un ou de l'autre », explique le colonel Paul. Le déploiement d'un A400M de la Luftwaffe au profit de la France afin de procéder à l'évacuation de patients atteints du coronavirus fin mars est ainsi venu corroborer ses propos. Un peu plus concrètement, l'escadron disposera d'équipages mixtes et le volume global d'activité sera partagé. « Chaque nation envisage d'employer ses propres appareils. Néanmoins,

au titre de la compensation liée à l'accueil des équipages allemands, la France pourra utiliser pour 1 200 heures de vol les appareils de la Luftwaffe. Etant donné qu'il est prévu que chaque avion vole en moyenne 600 heures par an, sur l'emploi des dix C-130J, six devraient être exploités par la France », ajoute le chef de la division aviation de transport de l'armée de l'Air. Un postulat valable pour les missions répondant à des besoins communs. Car, souveraineté oblige, il a été prévu que pour certaines opérations répondant à des exigences nationales particulières, les Etats puissent disposer de leurs propres avions, avec les équipements et équipages nationaux allant de pair. Ce qui s'avère particulièrement utile pour la conduite d'opérations extérieures. En effet, si l'exploitation d'une flotte commune de C-130J traduit clairement un rapprochement de l'Allemagne et de la France, ce n'est pas pour autant qu'il faut y voir une volonté germanique de s'impliquer directement aux côtés de la France dans tous ses engagements opérationnels. « Nous sommes face à une double approche. Concrètement, la France et l'Allemagne vont pouvoir facilement proposer des synergies et opérations communes. Cependant les prises de décision permettant d'enclencher de tels mécanismes relèvent de procédures différentes de chaque côté du Rhin et engagent alors l'échelon politique. C'est notamment une des raisons pour lesquelles nous avons décidé de préserver la possibilité de mettre en œuvre un avion français, opéré par un équipage français », complète le colonel Paul.

CALENDRIER.

Des avions d'ailleurs d'ores et déjà opérés par la France, notamment dans le cadre de l'opération Barkhane, l'armée de l'Air ayant réceptionné ses quatre appareils,

actuellement stationnés sur la base aérienne 123 d'Orléans. Ceux-ci déménageront à Evreux au cours de l'été 2021, année durant laquelle l'Allemagne devrait recevoir son premier appareil. En plus des aéronefs, à terme ce sont 260 personnes, dont 130 Allemands que cet escadron accueillera. « Le véritable défi repose sur la tenue du calendrier fixé. Les deux gouvernements ont annoncé, dès 2017, leur volonté de disposer d'un escadron opérationnel dès 2021. Cela est très ambitieux, notamment au regard du niveau d'imbrication de cette initiative », explique le colonel Paul. 2021 représentera donc une année charnière, à partir de laquelle cet escadron, qui sera placé sous commandement français, prendra corps, bien que les coopérations entre Paris et Berlin aient déjà été entamées. « Nous accueillons sur Orléans une première équipe d'Allemands afin de mettre en place les coopérations », détaille le colonel Paul. En parallèle, depuis la signature de l'accord en 2017, une douzaine de groupes de travail binationaux a vu le jour, permettant des échanges réguliers de part et d'autre du Rhin. En parallèle de ces travaux, des aménagements sont réalisés sur la base aérienne d'Evreux afin de permettre la construction d'un bâtiment capable d'accueillir l'escadron, avec pour objectif de disposer d'un bâtiment opérationnel fin 2021, lorsque les Allemands arriveront. Un centre d'entraînement afin de pouvoir former les personnels de l'escadron doit également voir le jour, mais celui-ci arrivera après 2021, des négociations étant toujours en cours pour l'intégration du simulateur de vol. A terme, ce centre devra permettre de dispenser les formations de spécialisation pour l'ensemble des mécaniciens de l'escadron et de transformer les équipages français et allemands sur C-130.

■ Justine Boquet