

Ares : un nouvel acteur aéronautique privé français pour entraîner l'aviation militaire

Les forces aériennes manquent parfois de capacités pour s'entraîner. Elles font alors appel à des sociétés privées qui jouent le rôle des agresseurs. Ce marché est en pleine expansion, avec des acteurs américains mais aussi français.



Deux avions de SDTS en vol au-dessus de la Bretagne | SDTS

Ouest-France Philippe CHAPLEAU.

Publié le 22/04/2021 à 09h44

Abonnez-vous

Que sont devenus [les anciens Mirage F-1 de l'armée de l'Air et de l'Espace](#) ? Ils ont commencé une deuxième carrière aux États-Unis où ils se mesurent aux F-18, F-22 et F-35 de l'US Air Force. Ces Mirage ont été achetés par ATAC, une filiale de l'équipementier Textron. [ATAC dispose d'une flotte d'avions de chasse](#), de pilotes et de maintenanciers et, bien sûr, de contrats qui lui rapportent quelques centaines de millions de dollars par an.



Des Mirage F-1 de l'ESSD ATAC sur une base aérienne américaine. | ATAC

Une exception, ATAC ? Pas du tout. Cette société privée fait partie d'un groupe de prestataires (Draken International, Top Aces, [Air USA](#), TACAIR...) dont les avions de combat jouent le rôle des « méchants » et contribuent à la formation des pilotes militaires, des contrôleurs aériens et de la défense antiaérienne. Et ce type de prestations (les services ADAIR, pour « *adversary air* ») rapporte beaucoup d'argent. En octobre 2019, l'USAF a attribué un marché d'une valeur de 6,4 milliards de dollars à sept de ces prestataires dont ATAC qui a raflé, fin 2020, un contrat de 440 millions de dollars avec la Navy.

En France, où l'externalisation de fonctions et de missions militaires est encore relativement restreinte, il existe toutefois quelques ESSD (des entreprises de services de sécurité et de défense) qui assurent des prestations similaires à celles fournies par ATAC et ses concurrents.

Apache Aviation a, un temps, joué ce rôle au profit de la Marine nationale. Puis Avdef et SDTS dont les *Skyhawk* et les [MB339](#) ont pris part, entre autres et encore récemment, à la formation des Officiers de Planification et de Conduite des opérations dans la 3^e Dimension, les officiers de défense aérienne qui effectuent du contrôle tactique au profit des aéronefs militaires.



Un Skyhawk de Draken lors d'un exercice US en Alaska | USAF

Ares fait son entrée

Il va falloir désormais compter avec un nouvel acteur tricolore. En effet, [Ares](#) (pour « *Advanced Redair European Squadron* ») vient de voir le jour avec la fusion de SDTS et de SECAERO (ex-filiale de Secamic), deux acteurs reconnus du secteur de l'aéronautique militaire.

Cette fusion va donner naissance à un nouvel opérateur français autour de trois métiers complémentaires : l'entraînement aérien opérationnel (les services ADAIR), la maintenance aéronautique de type MRO/MCO et le développement et la fabrication d'équipements optroniques.

Implantée sur l'aéroport de Nîmes-Garons, SDTS est un spécialiste des missions d'entraînement opérationnel et des missions de type « *REDAIR – Aggressor Squadron* ». Cette société bénéficie d'un savoir-faire et d'une performance opérationnelle reconnus, en particulier par la Marine nationale. Elle dispose actuellement une flotte de 9 avions *MB 339* auxquels s'ajoutent un *Cessna* et un ULM totalisant plus de 3 000 heures de vol réalisées en mission opérationnelle au profit du ministère des Armées depuis 2015.

Implantée pour sa part sur l'aérodrome de Valence-Chabeuil, SECAERO est spécialisée dans la maintenance, la modernisation d'avions et d'hélicoptères, et la formation des mécaniciens.




Du « 2000 » bientôt en l'air

Ares affiche son ambition : « **Ares projette d'investir, en liaison avec le constructeur Dassault-Aviation, le motoriste Safran et l'équipementier Thales, dans la modernisation de sa flotte avec des » *Mirage 2000*, « avions de 4e génération, supersoniques équipés de radar, pour répondre et s'adapter avec le plus haut niveau de réalisme aux besoins d'entraînement opérationnel grandissants des Forces armées françaises & européennes »**, » explique la société dans un communiqué de presse.

Ce qui est le plus intéressant dans cette annonce, c'est la présence de trois industriels partenaires : Dassault pour les avions, Safran pour les moteurs, Thales pour les radars. Leur rôle (d'abord technique) ne sera pas anodin et leur implication témoigne de leur confiance dans cette fusion.

C'est qui aussi très notable, c'est le projet d'acheter des avions supersoniques avec des radars. Ce sera des *Mirage 2000*, 4 dans un premier temps puis 14 autres. Objectif : disposer d'une dizaine d'appareils opérationnels. Sur la provenance de ces avions, Ares reste discrète mais ces *Mirage 2000* pourraient venir de Taïwan, des EAU ou de Grèce (Ares n'est-il pas un dieu grec ?)...

France mais aussi en Europe. Des pays comme la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni ont déjà recours à de telles ESSD offrant ce type de prestations. Mais à une échelle réduite. Or, en Europe, le potentiel en heures de vol annuelles est prometteur et attise déjà l'appétit des ESSD américaines comme Top Aces et [ATAC qui lorgne du côté des pays européens qui s'équipent en F-35.](#)

Partager cet article  Deux avions de SDTS en vol au-dessus de la Bretagne

Ares : un nouvel acteur aéronautique privé français pour entraîner l'aviation militaireOuest-France.fr



#Défense

#Économie

#Entreprises

#Industrie

#Actualité en continu

#Aéronautique

#Safran

#Dassault