

L'initiative stratégique trilatérale (TSI)

Poser les bases de la future coopération des forces aériennes

PETER GOLDFEIN, COLONEL, *US AIR FORCE**

ANDRÉ ADAMSON, COMMANDANT D'ESCADRE, PHD, *ROYAL AIR FORCE***

Depuis l'ébauche des premières mesures de déconfliction de la Première Guerre mondiale, l'US Air Force, la Royal Air Force et l'armée de l'Air française ont développé leur capacité à mener des opérations aériennes coordonnées ; une pratique qu'elles ont ensuite affinée au lendemain de la Guerre froide. L'interopérabilité, c'est-à-dire la capacité à intégrer efficacement les efforts de planification et d'exécution lors d'opérations menées en coalition, constitue aujourd'hui un facteur essentiel de succès. Propre aux opérations aériennes, l'importance de l'interopérabilité a été systématiquement constatée lors des missions de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) dans les Balkans, en Afghanistan et en Libye, tout comme lors des efforts de coalition actuels en Irak, en Syrie et en Afrique subsaharienne. Bien que chaque campagne ait mis en lumière des défis spécifiques pour les trois forces aériennes, chacune d'elles a également démontré leur potentiel d'intégration mutuelle. Ainsi, même si les trois nations conservent leur prérogative d'agir de façon autonome, un effort de coalition demeure plus que jamais l'une des réponses probables aux futures crises.

La doctrine actuelle et la stratégie future confirment également l'importance d'une approche en coalition pour les opérations aériennes¹. De façon générale, les opérations en coalition présentent des avantages tangibles : la résilience politique, la portée stratégique et les capacités de niche individuelles peuvent gagner en efficacité en combinant leurs

*Le Colonel Goldfein est un pilote-commandant fort d'une vaste expérience opérationnelle acquise au sein de l'*Air Mobility Command* et de l'*Air Force Special Operations Command*. Il a occupé plusieurs fonctions d'état-major à l'OTAN, plus précisément au Centre de guerre interarmées (JWC) et au Groupe de commandement du Grand Quartier général des puissances alliées en Europe (SHAPE). Depuis 2013, il est officier d'échange des Forces aériennes des États-Unis au sein du bureau plans de l'armée de l'Air française.

**Le Commandant d'escadre Adamson est responsable des opérations aériennes et expert de l'étude de la guerre et des conflits contemporains (*war studies*), une discipline dans laquelle il est titulaire d'une maîtrise et d'un doctorat obtenus au King's College de Londres. Il a acquis son expérience opérationnelle au cours d'opérations en Afghanistan, en Bosnie et au Mali. Il a également rempli des missions en Allemagne et au Canada. Depuis 2014, il est officier d'échange de la Royal Air Force (RAF) au sein du bureau plans de l'armée de l'Air française.

capacités. L'identification d'objectifs communs permet un meilleur alignement et une meilleure cohérence des efforts consentis à l'échelle nationale. En outre, l'apport d'une réponse collective sous faible préavis revêt une importance sans cesse croissante pour les autorités nationales. Dans ce cadre, pour pleinement fonctionner, l'interopérabilité doit faire l'objet d'un suivi rapproché et constant et d'investissements appropriés, même pour les plus proches alliés. Bien que les opérations agissent comme un catalyseur de l'intégration (par pure nécessité), les frictions qui émergent lors d'opérations multinationales complexes soulignent la nécessité de les anticiper en renforçant le socle de confiance et l'interopérabilité avant chaque nouvelle mission. Cet effort exige une intention politique clairement articulée, de même que l'identification d'objectifs communs et la mobilisation des ressources nécessaires à la mise sur pied d'un partenariat efficace, basé sur la confiance mutuelle.

L'Initiative stratégique trilatérale (*Trilateral Strategic Initiative*, TSI) offre un tel cadre. Elle trouve ses origines dans les relations personnelles qu'entretenaient les trois chefs d'état-major des armées de l'air qui ont exprimé leur vision initiale dans une lettre d'intention rédigée en 2011. Deux ans plus tard, ils signèrent la charte de la TSI, qui définit d'une part son intention et ses objectifs, et qui désigne d'autre part un groupe de pilotage chargé de réfléchir à sa mise en œuvre. Trois piliers d'importance stratégique résident au cœur de l'initiative : le renforcement de la confiance, l'amélioration de l'interopérabilité et la promotion de la puissance aérienne. Ensemble, ils définissent les conditions d'un recours plus efficace à la force aérienne. La supervision de l'initiative relève de la responsabilité du Groupe de pilotage stratégique trilatéral (*Trilateral Strategic Steering Group*, TSSG), qui se compose d'officiers supérieurs des trois nations occupant, au sein des états-majors des armées de l'Air, des postes stratégiques proches du chef. L'objectif est de maximiser l'efficacité dans les domaines d'intérêt trilatéral². La TSI en est actuellement à sa troisième génération de chefs trilatéraux et tous ont apporté un même soutien à l'initiative, dont une nouvelle version de la charte a été signée en juillet 2015 au Royaume-Uni, lors du *Royal International Air Tattoo*.

Pour mieux comprendre le potentiel de la TSI comme modèle propice à faire avancer la coopération internationale, il est nécessaire d'étudier les éléments qui en font une proposition viable pour les forces aériennes qui la constituent. Cela nécessite de considérer ses caractéristiques déterminantes, les moyens choisis par son groupe de pilotage pour la développer et les défis auxquels elle est confrontée pour atteindre ses objectifs.

Les convergences naturelles et les caractéristiques du modèle de la TSI

Les armées de l'Air américaine, française et britannique partagent de forts liens historiques et culturels et chacune a joué un rôle déterminant dans le développement et l'emploi de la puissance aérienne comme instrument de sécurité nationale. Par ailleurs, des valeurs fondamentales telles que l'intégrité, le service et l'excellence imprègnent une culture militaire également façonnée par une expérience historique témoignant d'une

volonté politique constante d'employer la puissance aérienne pour soutenir les intérêts nationaux et internationaux.

Les crises actuelles et émergentes ont fait converger de nombreux objectifs de sécurité nationale pour les trois pays. De plus, la réalité contextuelle, les opérations globales multinationales simultanées, une diversification des menaces pour la sécurité collective et un environnement de contrôle financier croissant contribuent sans cesse davantage à la nécessité de coopération. Simultanément, chacune des trois armées s'est frottée aux défis du maintien de la réactivité tout en restant engagée dans des opérations expéditionnaires et dans une modernisation à grande échelle. Ces forces centripètes ont donc renforcé la nécessité de « se partager le fardeau » et ont souligné la valeur d'une coopération militaire efficace. L'ensemble de ces facteurs contribue à valider la vision des chefs de l'efficacité opérationnelle partagée.

S'agissant des caractéristiques de la TSI qui aident à définir son potentiel de progrès en vertu de cette perspective, deux ressortent du lot en particulier. Tout d'abord, l'échange d'officiers supérieurs reconstituant le groupe de pilotage offre un cadre à petite échelle, mais durable, permettant d'instaurer la confiance et d'améliorer l'interopérabilité au niveau stratégique de chaque armée de l'Air. Si l'épreuve d'une campagne aérienne multinationale, ou même d'un exercice complexe, engendre normalement une confiance et une interopérabilité renforcées entre les participants internationaux, les progrès réalisés risquent d'être négligés dans les efforts ultérieurs en l'absence d'un cadre permanent conçu pour en tirer profit. Si elle n'est pas conçue comme un mécanisme favorisant les enseignements à tirer et le « retour d'expériences », la TSI offre bel et bien au sein de chaque état-major un mandat pour défendre un programme visant à améliorer la coopération internationale. Son groupe de pilotage multinational est constitué d'officiers ayant cette responsabilité. Deuxièmement, le fait que le groupe de pilotage opère sans la lourdeur bureaucratique généralement associée à une alliance ou une coalition formelle lui confère la liberté de poursuivre d'une manière créative la vision des chefs dans les limites de ses ressources et d'être innovant dans son approche.

La convergence des valeurs, le contexte (historique comme actuel), associés aux objectifs nationaux et organisationnels des trois armées de l'Air, explique le « pourquoi » de la TSI. Les caractéristiques déterminantes de son groupe de pilotage aident quant à elles à expliquer les paramètres de leur mission. Le « comment », c'est-à-dire les moyens employés dans le cadre de la TSI pour atteindre ses objectifs, nécessite une cohérence claire avec ces paramètres en vue de créer les conditions des progrès tangibles nécessaires à la concrétisation de la vision des trois chefs d'état-major.

Les moyens

La mise en place, au sein de chaque état-major des trois armées de l'Air, d'une structure d'officiers internationaux ayant la responsabilité de piloter la TSI, qui en soi est une manifestation de confiance, est un pilier central pour matérialiser la vision des chefs. Comme pour tout échange d'officiers internationaux, les titulaires des postes recon-

naissent rapidement les limites d'une vision exclusivement nationale et leurs perspectives sont nécessairement enrichies par cette exposition plus large. Alors que les officiers d'échanges au niveau tactique se concentrent à juste titre sur le développement de techniques, de tactiques et de procédures, les officiers de cet échange stratégique mettent en synergie des idées et des concepts qui influent directement sur le recours à la puissance aérienne. En retour, avec un accès privilégié aux chefs d'état-major des armées de l'Air, ils sont bien placés pour influencer la pensée des hautes autorités.

L'approche adoptée par l'équipe TSI est relativement simple : il s'agit d'identifier les obstacles à l'interopérabilité de la puissance aérienne et de présenter des solutions impliquant la coopération trilatérale. La base fondamentale du modèle TSI est la collaboration entre les acteurs du groupe de pilotage au sein de chaque armée de l'Air, qui offre l'opportunité d'un échange d'idées informel, avec le partage et le débat autour des concepts, le tout agrémenté par la perspective de chaque état-major d'armée de l'Air de nourrir la réflexion des hautes autorités. En restant au fait des initiatives bilatérales en cours au sein des trois forces aériennes et en restant conscient de leurs priorités institutionnelles et opérationnelles, le groupe de pilotage peut identifier les domaines les plus susceptibles de présenter un intérêt commun pour la coopération trilatérale. Les résultats escomptés ne dépendent pas de la mise aux commandes de l'une ou l'autre nation. Au contraire, compte tenu du caractère ouvert de l'initiative, le degré d'interopérabilité et de confiance qu'elle vise pourrait constituer un appui précieux dans un certain nombre d'efforts de coopération. Pour amorcer ce modèle, chaque armée de l'Air a la responsabilité de sélectionner pour ce type d'échange les officiers satisfaisant professionnellement et personnellement aux exigences de responsabilité au niveau stratégique d'un état-major d'armée de l'Air et qui possèdent les caractéristiques nécessaires pour collaborer et faire avancer un programme bilatéral tout en servant à l'étranger. Pour nourrir ses propres discussions internes, le groupe de pilotage a réuni des experts du domaine et a accueilli un certain nombre de forums sur la base de rotations témoignant des priorités spécifiques des chefs d'état-major ou de celles découlant des principaux enseignements tirés d'opérations combinées. Les précédents thèmes portaient ainsi sur la réponse combinée aux crises, le Commandement et Contrôle national (C2), la préparation opérationnelle, la promotion du fait aérien (*air advocacy*) et les approches nationales quant aux tensions régionales. Les activités connexes comprenaient des ateliers, des exercices de planification axés sur des scénarios particuliers, des séminaires académiques sur des sujets relatifs à la puissance aérienne et une analyse approfondie. En règle générale, l'activité de la TSI intègre également des civils, des universitaires et des membres de groupes de réflexion (*think tanks*) afin de définir les recommandations qui auront le plus grand impact, non seulement en cherchant à faire évoluer les réflexes et à façonner les comportements, mais également en renforçant la confiance. La publication ultérieure des résultats trilatéraux est destinée à influencer plus largement le débat national, à un niveau plus élevé.

En développant continuellement le réseau d'officiers et de professionnels civils de la puissance aérienne associée à la TSI, les efforts visant à institutionnaliser cette approche collégiale gagnent en ampleur. En Europe, la coopération trilatérale a pris pied dans les

trois centres d'opérations aériennes. Elle a commencé avec une série d'exercices baptisés « *Tonnerre-Lightning* ». Lancés en 2013, ils avaient pour but de conduire un C2 Air combiné en intégrant de véritables sorties (*live sorties*) dans le cadre de scénarios de plus en plus complexes³. Avec l'impératif de maximiser les résultats des exercices trilatéraux, les états-majors combinés identifient continuellement les opportunités pour intégrer des objectifs collectifs au calendrier des exercices. Cet aspect de la relation trilatérale a été renforcé par les visio-conférences trimestrielles entre les commandants des opérations aériennes des trois pays et par une nouvelle charte opérationnelle trilatérale signée par ces derniers en mars 2015⁴.

L'exercice trilatéral de décembre 2015 sur la base aérienne de Langley, dans l'État de Virginie, qui accueille l'*Air Combat Command* de l'USAF, forme un autre exemple de coopération trilatérale. Les avions F-22 Raptor (américains), Rafale (français) et Typhoon (britanniques) ont opéré ensemble deux semaines durant afin de développer et de mieux intégrer leurs capacités de niche. Ce type d'initiative, qui vise à préparer nos forces de combat à un conflit complexe, se concentre sur la génération d'un avantage opérationnel disproportionné. Tout aussi pertinentes, d'autres opportunités existent. Un exercice de protection de l'infrastructure conduite en 2015 en Floride, sur l'aérodrome auxiliaire d'Avon Park, mettait en évidence que ce type de coopération pouvait aller au-delà de la participation des aéronaves. Les forces de sécurité de chaque armée de l'Air avaient pour mission de protéger et de défendre une base aérienne en utilisant des ressources et des objectifs communs. Ce type d'exercice pose les fondements solides d'une future intégration opérationnelle des mécanismes d'appui aux opérations aériennes.

Les efforts déployés contribuent également à une promotion du fait aérien plus efficace et plus crédible. Chacun des chefs d'état-major des armées de l'Air reconnaît que c'est une priorité pour les aviateurs que d'influencer positivement les décideurs interarmées et nationaux. Le thème du dernier atelier trilatéral, organisé à Washington en mars 2015, visait à définir un discours plus affiné et plus ciblé sur la puissance aérienne. De plus, en contribuant au développement de la force aérienne, d'autres alliés peuvent également bénéficier de la TSI de par le rôle de pionnier ou de catalyseur intellectuel qu'elle peut jouer. Les résultats des activités soutenues par la TSI ont déjà permis d'alimenter plusieurs débats au sein de l'OTAN et du quartier général des puissances alliées. L'initiative peut s'imposer sur le long terme comme un organe de représentation de la position des trois plus grandes forces aériennes de l'alliance sur un vaste spectre de déterminants. Le 7^e atelier de la TSI, qui se tiendra en France en 2016, portera sur les convergences potentielles entre les visions qu'ont nos armées de l'Air de l'emploi futur de la puissance aérienne et formulera des recommandations sur des domaines prioritaires dans la relation trilatérale qui puissent compléter une étude plus large de l'OTAN sur le futur de la puissance aérienne interarmées au sein de l'alliance.

Les défis intrinsèques

De la même manière que le progrès trilatéral exige un effort continu, il nécessite également de la persévérance afin de surpasser un certain nombre de défis. Accomplir la vision de la TSI implique endurance, patience et une profonde compréhension culturelle des trois armées de l'Air afin de parvenir à une position mutuellement favorable. L'indépendance du TSSG vis-à-vis de la bureaucratie organisationnelle, sorte de bénédiction conduisant à une grande liberté d'action, peut également être perçue comme une malédiction lorsqu'il s'agit de mettre en œuvre les initiatives de la TSI⁵. La nature rationalisée et simplifiée du modèle, qui habilite un petit groupe d'officiers supérieurs à proposer de façon créative la vision de leurs chefs de service, contribue en effet à réduire les coûts de mise en œuvre de chaque service. Elle se situe à l'autre extrémité du spectre de la coopération militaire fondée sur le traité, qui a été créée pour répondre à des objectifs politiques supérieurs, plus complexes et nécessitant des investissements conséquents de la part des états-majors interarmées des forces alliées en présence sur le plan de la supervision des objectifs de coopération. Bien que le groupe de pilotage trilatéral soit plus facile à mettre en œuvre qu'une hiérarchie militaire fondée sur un traité, son indépendance face à la supervision organisationnelle fait qu'il n'est pas une entité d'état-major exécutive habilitée. Il repose sur l'initiative et la créativité pour dépasser la friction et, compte tenu du degré limité de levier direct que la TSI peut exercer sur les décideurs et autorités supérieurs, le groupe doit utiliser son temps et ses effectifs le plus efficacement possible.

Au niveau pratique, un obstacle courant de la coopération se rapporte au manque d'interopérabilité technique. L'incompatibilité en matière de communication, d'information et de systèmes informatiques a un impact considérable sur l'efficacité et l'intégration. S'il s'y ajoute les sensibilités commerciales associées à l'acquisition et à la concurrence ouverte dans le secteur de la défense, le défi de la collaboration industrielle n'en devient que plus complexe. De nouvelles approches quant aux acquisitions pourraient dès lors avoir besoin d'innovation. Il est même concevable que l'interopérabilité trilatérale devienne une exigence contractuelle. De façon analogue, dans la conduite des opérations aériennes, les activités trilatérales seront par nature plus complexes que les alternatives nationales ou bilatérales et, du moins au début, nécessiteront plus de temps de planification. Des efforts et une confiance considérables seront nécessaires pour aborder efficacement des questions comme les échanges d'informations, les *caveats* et le partage de renseignements. Un aspect central de ce changement tiendra à la volonté d'échanger des informations sensibles. Afin de bâtir la confiance, le principe du « besoin de connaissance », qui sous-tend nombre de protocoles relatifs à la sécurité de l'information, doit évoluer vers un « besoin de partage » dans le contexte des opérations multinationales. La TSI facilite ce principe en promouvant un échange ouvert de concepts et de doctrines entre les nations partenaires qui peut se diffuser dans des pratiques plus larges et plus acceptées. La compétence linguistique peut également aggraver les barrières techniques et procédurales. Au cours d'un récent exercice de la force de projection multinationale interarmées franco-britannique, les problèmes de traduction et de communications ont

par exemple été identifiés comme un obstacle majeur à la prise de décision rapide et précise dans les états-majors combinés.

Cela étant, le principal obstacle stratégique à l'activité trilatérale demeure d'ordre culturel. En dépit des liens historiques et d'un capital opérationnel mobilisable de plus en plus riche, les intérêts et les « réflexes nationaux » peuvent encore fournir une alternative reconfortante aux inévitables frictions et incertitudes associées aux opérations multinationales. Même avec la doctrine partagée de l'OTAN, la politique de défense et l'ambition ne sont pas identiques et reflètent les capacités et les priorités propres à chaque nation. Les « rapports privilégiés » entre les États-Unis et le Royaume-Uni, quelle que soit la définition que l'on en donne, sont tissés dans la structure culturelle de plusieurs générations de promotions militaires et politiques au Royaume-Uni⁶. Si cela facilite grandement la coopération entre les forces aériennes des deux pays, c'est en soi insuffisant pour assurer une relation trilatérale tout aussi cohérente. De la même manière, l'autonomie stratégique est un principe incontournable de la politique de défense de la France qui continue à définir nombre d'aspects de la culture militaire française⁷. Le travail dans le cadre de la TSI doit donc honnêtement admettre ces différences et identifier et exploiter les opportunités dans chaque relation bilatérale afin de mieux aligner les comportements à un niveau trilatéral⁸.

De plus, les réalités pratiques de chaque armée de l'Air exigent que les efforts soient principalement concentrés sur les priorités nationales. L'inévitable conséquence pour la plupart des aviateurs est une raréfaction des contacts avec leurs homologues internationaux, ce qui accentue en retour les réflexes culturels à l'égard de solutions nationales lorsqu'ils sont confrontés à la nécessité d'employer la puissance aérienne. Les activités inspirées de la TSI sont conçues pour exposer les participants au potentiel des opérations multinationales et chercher à réorienter leurs réflexes vers une perspective trilatérale. Le modèle doit également mettre en confrontation les limites associées à toute initiative portant sur un service unique, compte tenu du fait que nombre de préoccupations que partagent les trois forces de l'air s'accompagnent inévitablement d'intérêts communs. Si la TSI doit aborder ces questions communes, une exposition au niveau interarmées sera nécessaire et, en l'absence d'initiatives trilatérales parallèles en dehors du domaine de la force aérienne, des solutions aux problèmes particuliers devront être recherchées au cas par cas.

Enfin, la nature dynamique et cyclique de la politique nationale représente un défi pour la continuité. L'ambition de la TSI d'améliorer continuellement l'intégration est vulnérable aux cycles politiques : la volonté d'une nation de s'engager dans une intervention étrangère peut changer très rapidement. De plus, le niveau de priorité accordé aux questions de défense et de sécurité dans les dialogues nationaux peut avoir un effet non négligeable sur le maintien des partenariats militaires. Les initiatives de coopération comme la TSI devront constamment faire montre de leur valeur pour être protégées de ces dynamiques. L'ambition devrait donc être tempérée en conséquence. La TSI n'a jamais eu pour but de devenir la base d'un organe exécutif au sein de chaque état-major d'armée

de l'Air ; elle sert plutôt de cadre conçu pour inspirer des activités visant à renforcer les relations personnelles, à développer la compréhension mutuelle et à bâtir la confiance.

Ainsi, alors que la TSI offre une vision commune pour la coopération trilatérale de haut niveau, les défis techniques, la dynamique culturelle et les priorités nationales pèseront inévitablement sur le taux de progrès. Compte tenu de ces défis, les résultats sont souvent difficiles à quantifier et doivent être validés au regard de critères plus pragmatiques. Dans ce contexte, les gains incrémentaux et le progrès graduel poursuivi par la TSI sont en phase avec l'esprit de la vision des chefs et reflète la nature relativement informelle du groupe directeur (*steering group*) qu'ils ont mis en place pour piloter l'initiative.

Conclusion

Bien que cette approche ne soit pas unique, la TSI et le groupe directeur chargé de sa mise en œuvre constituent un modèle original et potentiellement innovant pour explorer le terrain commun et améliorer la cohérence dans le développement et l'emploi de la puissance aérienne. Si chaque nation offre une perspective différente sur la manière d'employer les capacités aérospatiales, la TSI vise à parfaire les capacités combinées des trois armées de l'Air afin de répondre, en équipe, à des crises émergeant rapidement. En mettant en œuvre un forum d'importance pour la communication et la coordination stratégiques, les trois armées de l'Air identifient et abordent les obstacles opérationnels, établissent une plus grande cohésion et explorent les frontières de la coopération trilatérale.

Quant aux moyens choisis pour mettre en œuvre la TSI, la mise en place d'un groupe directeur multinational croisé au niveau stratégique des trois états-majors, qui collabore et parraine les activités trilatérales, exempt de supervision bureaucratique, mais limité dans son rôle exécutif, forme une approche assurément élégante. Sa simplicité diffère de façon significative d'autres modèles de coopération plus formalisés et plus ambitieux, tels que la structure de commandement de l'OTAN et le cadre créé au sein des états-majors français et britanniques visant à atteindre les objectifs politiques du traité de Lancaster House. En ce sens, ce groupe répond à l'intention des chefs de faire progresser leur vision, tout en respectant les réalités concrètes de chaque état-major et leur capacité à faire face aux barrières culturelles et aux défis pratiques. Le succès du TSSG dépend de sa capacité à continuer à cultiver une communauté de participants dans ses activités trilatérales et d'augmenter le nombre d'individus bénéficiant des résultats de ses débats.

Au fur et à mesure que le modèle de la TSI prend de l'ampleur se pose de manière inévitable quelques questions quant à une plus large applicabilité de l'accord : quelle pourrait par exemple être son applicabilité pour les forces terrestres et maritimes au sein d'une construction interarmées entre les États-Unis, le Royaume-Uni et la France ? Ces aspects pourraient élargir la coopération trilatérale pour bâtir la confiance et faire progresser l'interopérabilité à travers un plus large spectre d'opérations militaires. D'autres groupements internationaux trilatéraux pourraient-ils bénéficier d'une initiative similaire ? Les réponses à ce type de question pourraient dépendre de l'exposition et de l'éva-

luation de cette initiative trilatérale au-delà du carcan des trois puissances aériennes participantes.

Le succès futur de l'effort trilatéral dans le cadre de ce modèle repose sur plusieurs facteurs : une intention politique soutenue, les plus hauts niveaux de soutien au sein de chaque armée de l'Air et la preuve constante d'une avancée vers l'atteinte des objectifs. Cette avancée est anticipée sur de multiples fronts en 2016, dans des activités collatérales faisant suite à l'exercice trilatéral de la base aérienne de Langley de décembre 2015, dans la continuité de la série d'exercices *Tonnerre-Lightning* en Europe et directement lors du prochain atelier TSSG en France. Le contexte stratégique requiert que ces types d'efforts des alliés proches et les opérations en cours soient sûrs de renforcer cette exigence. Le modèle de la TSI est un outil précieux pour répondre à cette demande.

Notes

1. Joint Doctrine Publication 0-30, *UK Air and Space Doctrine*, juillet 2013, 2-5-2-6 ; Joint Concept Note 3/12, *Future Air and Space Operating Concept*, septembre 2012, 1-12-1-13 ; Department of the Air Force, *USAF Strategic Master Plan*, Washington, DC : Department of the Air Force, mai 2015, pp. 28-29, pp. 34-35 ; et ministère de la Défense, *Livre Blanc : Défense et Sécurité Nationale*, Paris : ministère de la Défense, 2013, p. 21.

2. L'US Air Force accueille des officiers britanniques et français au sein de son *Strategic Studies Group* (état-major de l'US Air Force, HAF/SSG) ; l'armée de l'Air française collabore avec des officiers américains et britanniques au sein de la division « études stratégiques » du bureau Plans de l'état-major de l'armée de l'Air ; et la Royal Air Force affecte des officiers américains et français à la division International et Engagement de son état-major.

3. Les trois centres concernés sont : le 603e Centre de commandement des opérations aériennes (AOC) de Ramstein (Allemagne) ; le centre de commandement du composant aérien des opérations interarmées (JFACC) de la RAF à High Wycombe (Angleterre) ; et le Centre national des opérations aériennes (CNOA) de la base aérienne de Lyon Mont-Verdun Air Base (France).

4. L'accord entre le troisième commandant des forces aériennes de l'USAF, le commandant des opérations de la RAF et le commandant de la défense aérienne et des opérations aériennes de l'armée de l'Air française, le document crée un cadre de travail pour de multiples groupes trilatéraux visant à renforcer l'interopérabilité dans la planification et la conduite des opérations aériennes.

5. Cette indépendance est bien différente de la prolifération de responsabilités bilatérales attribuées en 2010 aux officiers dans les états-majors militaires de France et de Grande-Bretagne lors de la signature du traité de Lancaster House, un accord contraignant destiné à améliorer de façon significative la coopération entre les deux alliés en matière de défense et sécurité. Sa mise en œuvre a conduit à des plans bien ficelés au niveau interarmées et du service unique qui ont permis de déployer une force expéditionnaire interarmées combinée garante d'une capacité extensible allant jusqu'à deux brigades, avec un groupe opérationnel naval associé et une escadre expéditionnaire aérienne. Par nécessité, cette approche nécessite la présence d'un officier général à différents niveaux d'état-major et un engagement envers un plan de formation et d'entraînement.

6. L'US Air Force et la Royal Air Force bénéficient d'un niveau de partage de l'information privilégié, qui sous-tend un solide programme d'échange d'officiers et une tradition de formation bilatérale de haut niveau qui, bien que reflétée par la croissance de la coopération franco-britannique au lendemain du traité de Lancaster House, continue à l'emporter sur les programmes similaires de l'US Air Force avec l'armée de l'Air française.

7. Ministère de la Défense, *Livre Blanc*, pp. 19-22.

8. Les relations bilatérales incluent celles prévues par le traité de Lancaster House, conclu par le Royaume-Uni et la France, et celles générées par la coopération croissante en Afrique entre les États-Unis et la France.

Visitez notre site web

http://www.au.af.mil/au/afri/aspj/apjinternational/aspj_f/Index_F.asp