

Les défis de la mobilité aérienne en Afrique subsaharienne

COMMANDANT RYAN McCAUGHAN, USAF*

Nous sommes sur la base aérienne de Debre Zeit, à une cinquantaine de kilomètres de la capitale éthiopienne, Addis Abeba. Perçant le ciel nuageux inhabituel dans la région, le C-130E apparaît. Rappelons tout d'abord les conditions qui l'ont conduit en Éthiopie. Il y a six ans à peine, l'appareil appartenait encore à la *Puerto Rico Air National Guard*. Puis, retiré du service, il est fourni à l'Éthiopie dans le cadre du programme américain *Excess Defense Article* (EDA) encadrant le transfert des articles de défense excédentaires vers des pays étrangers. Les lourdeurs bureaucratiques l'immobilisent au sol pendant de longues périodes, ponctuées d'épisodes courts et intenses d'activité. L'aéronef subit ensuite une bonne année de maintenance programmée de troisième échelon, pour un coût d'environ 15 millions de dollars supporté par les contribuables américains.

Il s'agira du seul exemplaire du C-130E de la flotte de transport restreinte, quoique variée, des forces aériennes éthiopiennes. L'avion et les mesures de soutien l'accompagnant, totalisant 24 millions de dollars, ont été fournis par le biais d'initiatives stratégiques du gouvernement des États-Unis afin de résoudre les défis de l'Afrique subsaharienne en matière de mobilité aérienne. La gestion des capacités logistiques aériennes en Éthiopie s'apparente à celle du continent dans son ensemble. Or les millions de dollars dépensés chaque année n'ont pas permis de résoudre les principaux obstacles comme le manque d'infrastructures de main-

*L'auteur est chef adjoint de l'*Office of Security Cooperation* de l'ambassade des États-Unis à Addis Abeba en Éthiopie. Auparavant, il était directeur adjoint des opérations du 50^e escadron de transport aérien basé à Little Rock AFB dans l'Arkansas et conseiller en aviation de combat pour le 6^e escadron des opérations spéciales de Hurlburt Field en Floride. Il a participé aux opérations *Iraqi Freedom*, *New Dawn* *Enduring Freedom* et *Unified Response*, totalisant plus de 190 missions à bord du C-130 lors d'opérations de combat soit quelque 985 heures de vol, et effectué diverses missions logistiques : évacuations sanitaires aériennes, appui à des visiteurs de marque, parachutage de personnel, pont aérien humanitaire, etc. Il a en outre aidé les forces aériennes polonaises à mettre sur pied leur programme d'acquisition du robuste C-130. Navigateur expérimenté ayant à son actif plus de 2000 heures de vol à bord des modèles E, H1, H2, et H3 du C-130, le commandant McCaughan est diplômé de la Squadron Officer School et de l'Air Command and Staff College dont il a suivi les cours par correspondance.

tenance de niveau élevé et le nombre réduit d'appareils. Aussi, malgré les sommes allouées, aucune évolution notable des capacités de mobilité dans la région n'est observée.

L'Union africaine (UA) est, depuis ses débuts en 2001, un forum au sein duquel les 54 états membres se penchent sur les difficultés majeures qui mettent à mal l'Afrique. L'acte fondateur de l'UA reprend les mêmes idéaux de sécurité, de liberté et de paix que les autres organisations internationales comme l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN), l'Union européenne (UE) et l'Organisation des Nations Unies (ONU). Mais à la différence de ces dernières, l'UA, qui recèle pourtant un fort potentiel, pâtit d'un manque flagrant de moyens qui réfrène sévèrement sa capacité à atteindre ses objectifs. Or, le rôle de multiplicateur de forces joué par la logistique aérienne a été démontré sur la scène mondiale : en Irak, les forces régionales ont pu être mises sur pied à la veille des opérations militaires grâce aux moyens aériens ; au Japon, le personnel humanitaire a été conduit sur place moins de 24 heures après le début du séisme qui frappa l'île en 2011.

L'Afrique subsaharienne souffre toujours d'un manque criant d'infrastructures viables. Certes, les zones côtières et stratégiques comme Djibouti et le Sénégal jouissent d'installations adaptées, mais leur nombre est largement insuffisant dans les quelque 45 pays de l'Afrique noire¹. Ce constat simple révèle la complexité de la situation : face à l'état de guerre quasi permanent, à la mauvaise gouvernance dont les autorités nationales sont coutumières et aux catastrophes naturelles, le continent doit se doter de capacités aériennes. Le déploiement rapide des personnels et l'acheminement des ressources sont essentiels pour enrayer les désastres frappant sans relâche cette région du monde. Or, malgré des efforts poursuivis et coûteux, le problème n'est toujours pas résolu.

Depuis des décennies, diverses organisations, notamment l'ONU, l'OTAN et le gouvernement des États-Unis, ont consacré des sommes afin de résoudre la question de la mobilité aérienne en Afrique subsaharienne. Ces efforts ont cependant été déployés sans concertation ni coordination. En réponse au problème, le gouvernement des États-Unis a finalement choisi le C-130E/H d'ancienne génération, en surplus dans les armées américaines et déjà très présent sur le continent africain. Il est difficile de connaître précisément le montant global des enveloppes allouées à l'appui de la mobilité aérienne dans cette région, mais le total s'élève très probablement à plusieurs centaines de millions de dollars pour la dernière décennie. Or, malgré les accords d'entraînement militaire contractés auprès de partenaires régionaux, régulièrement auréolés de succès, malgré les tentatives et les budgets engagés, le C-130 affiche un taux d'utilisation d'environ 30 pour cent². Il apparaît donc clairement que le système actuel fonctionne mal et que les aides financières internationales ou américaines ne suffisent pas à résoudre les difficultés

majeures qui entravent les capacités de mobilité aérienne en Afrique subsaharienne. Les parties intéressées doivent adopter une démarche pratique et volontaire afin de coordonner leurs actions et d'encourager l'UA à s'ériger comme force pérenne sur le continent en la dotant des ressources nécessaires.

Le problème

Il ne sera pas difficile de prouver que des batailles, des campagnes, voire des guerres ont été gagnées ou perdues principalement par la logistique.

– Général Dwight D. Eisenhower

Lorsqu'une crise frappe le continent africain, l'UA doit entamer de longues négociations avec ses partenaires régionaux et les états membres dotés de capacités de mobilité aérienne afin de pouvoir utiliser les ressources nécessaires. Or, bien souvent, quand elle a enfin obtenu un premier soutien aérien, la durée des opérations et les risques encourus évoluent, ainsi que la priorité accordée initialement par le pourvoyeur de moyens logistiques. Les lignes d'approvisionnement, pourtant vitales, sont incertaines et, lorsque les denrées et les munitions viennent à manquer, les forces sur le terrain sont mises en difficulté. Qui plus est, ces négociations sont menées au temps fort de la crise, entravant les efforts de l'UA, de l'ONU ou des armées amies³. En près de deux ans, l'opération hybride des Nations Unies et de l'Union africaine au Darfour n'est parvenue à déployer que 68 pour cent des effectifs prévus faute de capacités de ravitaillement dans les régions reculées⁴. Il va de soi que les moyens logistiques sont déterminants dans la réussite des opérations de l'UA et dans sa lutte contre les organisations terroristes qui menacent continuellement les États-Unis et leurs alliés occidentaux.

La première grande opération de soutien de la paix (OSP) conduite par l'UA a été créée en 2003 : la Mission africaine au Burundi (MIAB) avait pour objectif de faire appliquer les accords de cessez-le-feu conclus entre le gouvernement burundais et les groupes rebelles⁵. Certes la MIAB a pu déployer plus de 3 000 soldats de maintien de la paix et stabiliser 95 pour cent du territoire au préalable des opérations de l'ONU. Mais la mission a mis en lumière des freins importants⁶. Reconnaissant son incapacité à assurer la tour, réclamaient le soutien de structures extérieures comme les États-Unis, l'ONU, l'OTAN ou l'UE. Ces organisations ont fourni à la MIAB un appui crucial par la mise en œuvre de ponts aériens⁷. Ce modèle de soutien logistique, qui se résumait en somme à renvoyer à la responsabilité de l'état concerné, s'est banalisé au sein de l'UA. Une pratique courante encore observée aujourd'hui.

La deuxième grande OSP de l'UA est la Mission africaine au Soudan (MIAS) menée à partir de mai 2005. Cette mission avait pour objectif de superviser le

cessez-le-feu entre le Soudan du Nord et le Soudan du Sud et de sécuriser le Darfour. En un an, la MIAS, sous mandat, a déployé 7 000 hommes qui, par la force des choses, étaient tributaires exclusivement de l'OTAN en matière de soutien aérien⁸. Cette forte dépendance aux structures extérieures occasionne des retards dans la relève des contingents, aggravés par la concurrence entre l'OTAN et l'UE en raison du manque de ressources de transport aérien. Les entraves à la rotation du déploiement des personnels ont eu de graves répercussions sur la santé et le bien-être des hommes, sans compter les difficultés d'acheminement des denrées et des matériels. Or, la situation critique des soldats entraîne inévitablement des écarts de conduite, donc des mesures correctives, ce qui sape, en fin de compte, la légitimité de la mission⁹.

La troisième opération importante de l'UA est la Mission africaine en Somalie, mise en place en 2007 pour soutenir le gouvernement fédéral de transition par des efforts de sécurité, d'assistance humanitaire, de stabilisation et de reconstruction¹⁰. Alors que le mandat de l'UA prévoyait le déploiement initial de 8 000 soldats, seuls 3 000 hommes ont été envoyés par manque de capacités de transport et de maintien en puissance¹¹.

Au Burundi, au Soudan comme en Somalie, l'UA n'a pas été en mesure de fournir les contingents autorisés par les différents mandats et ce sont les soldats sur le terrain qui en ont payé le lourd tribut, ainsi que les partenaires internationaux préoccupés par la réussite des opérations de l'UA. Pour atteindre les objectifs attendus, les soldats de la paix doivent disposer d'un appui logistique adapté et fiable. Or, face à un soutien extérieur insuffisant, l'UA n'est pas parvenue à répondre à cette exigence¹². En 2007, l'organisation s'est fixé comme objectif de pourvoir en toute autonomie aux capacités de transport aérien à l'appui des objectifs régionaux. La vision de l'UA embrasse la capacité à établir un pont aérien inter et intra-théâtre et à assurer des opérations utilisant des plateformes de transport aérien à voilure tournante. Or, cette initiative nécessite des fonds importants afin de financer les différents types d'aéronefs¹³. Malgré des coûts exorbitants, aucun progrès ne semble se profiler. Prenant acte de l'insuffisance critique de ses capacités, l'UA a alors consacré temps et efforts pour y remédier. L'engagement des États-Unis s'est matérialisé par des accords bilatéraux, plutôt que des initiatives multilatérales, afin de mettre en œuvre des opérations dans leur intérêt.

Les États-Unis et la mobilité aérienne en Afrique subsaharienne

Au cours des dernières décennies, les autorités américaines ont investi chaque année plusieurs millions de dollars pour contribuer au développement de la mobilité aérienne en Afrique subsaharienne. À cette fin, le département d'État et le

département de la Défense ont mis en place plusieurs programmes de coopération et d'assistance sécuritaire. Les États-Unis ont également versé des fonds aux nations pour soutenir leur infrastructure de maintenance du C-130.

En outre, les États-Unis font bénéficier des états partenaires des surplus de C-130E/H des forces armées américaines. Pierre angulaire du soutien américain au transport aérien, des équipes d'entraînement militaire, les *Military Training Teams* (MTT), sont détachées afin de former les personnels à la maintenance et à l'utilisation des appareils. Des progrès visibles sont enregistrés et la contribution des MTT est invariablement saluée. Les capacités des nations partenaires sont accrues de façon indéniable et de nombreux enseignements sont tirés. Or, la réussite de ces engagements tactiques individuels contraste avec le faible taux d'utilisation des C-130 en Afrique subsaharienne oscillant entre 20 et 30 pour cent¹⁴. Les avancées des nations sur le plan tactique se heurtent à une dure réalité stratégique :

(1) le nombre insuffisant d'aéronefs ne permet pas d'assurer simultanément les activités de maintenance au dépôt, d'entraînement et de service opérationnel, et

(2) les infrastructures de maintenance de niveau élevé sont insuffisantes. Les fonds américains ne parviennent pas à accroître de manière visible les capacités. Bien plus, cette politique entretient un cycle contre-productif décourageant et mène inexorablement à l'impasse.

L'étude des causes fondamentales de chacune des failles du système (maintenance et nombre d'appareils) montre qu'elles sont étroitement liées. Il suffit pour s'en rendre compte de se pencher sur les mécanismes dont dispose un pays émergent pour se fournir en appareils, notamment par le biais du programme EDA américain. En règle générale, le gouvernement américain préfère, à juste titre, qu'une nation soit capable de maintenir ses avions en condition opérationnelle avant de lui en fournir d'autres. Qui plus est, le Pentagone souhaite que le pays bénéficiaire affiche des résultats concrets et mesurables en accord avec les intérêts des États-Unis. Si un pays ne possède pas suffisamment d'appareils ou de capacités de maintenance pour assurer la disponibilité opérationnelle d'une flotte étendue, les résultats escomptés seront difficiles à atteindre. Aussi, dans des conditions concurrentielles, le gouvernement américain n'est pas disposé à faire bénéficier ce pays du programme EDA. De plus, en l'absence d'une flotte suffisamment importante, les entreprises privées en mesure d'assurer la maintenance de haut niveau seront peu enclines à investir dans des installations d'entretien de troisième échelon en Afrique subsaharienne. C'est pourtant le seul moyen d'intensifier les opérations de maintenance et la condition sine qua non à la fourniture de nouveaux aéronefs par le Pentagone. Tant que les états, les partenaires régionaux et les entreprises en mesure d'assurer des niveaux élevés de maintenance ne parvien-

dront pas à mettre sur pied une initiative conjointe, ce cercle vicieux ne sera pas rompu et les capacités de transport aérien en Afrique subsaharienne ne pourront pas être renforcées.

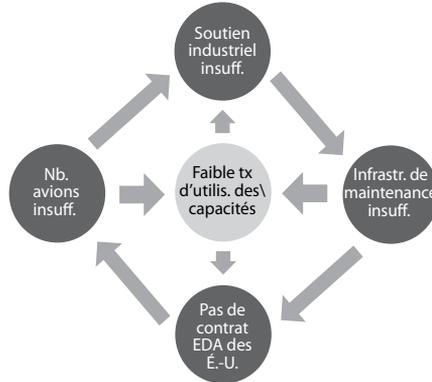


Figure 1. Faible taux d'utilisation

On ne saurait mesurer les capacités de mobilité aérienne d'une région aux plateformes dont elle dispose. En clair, les États-Unis ont manifestement identifié le C-130E/H comme l'avion de transport le plus adapté pour appuyer les opérations sur l'ensemble du continent africain. Choix délibéré ou solution par défaut, toujours est-il qu'une bonne centaine d'exemplaires de la vénérable bête de somme a été fournie à des partenaires africains dans le cadre des *Foreign Military Sales* (ventes militaires extérieures), des *Direct Commercial Sales* (ventes commerciales directes), ou du programme EDA. Les 60 appareils qui se trouvent en Afrique du Nord, région dotée de capacités, sont bien exploités. En revanche, les appareils restants (soit une bonne quarantaine), basés en Afrique subsaharienne, affichent un piètre taux d'utilisation.

La solution passe par le C-130

Cette analyse part du principe que le C-130 est en effet l'appareil qui permettra d'atteindre les objectifs de mobilité aérienne en Afrique. Il est dans l'intérêt des États-Unis de promouvoir l'utilisation du C-130 en Afrique pour une question de capacité, de disponibilité et de potentiel de croissance de l'état partenaire. On comprendra aisément qu'au regard des capacités offertes le C-130 est un atout pour l'Afrique. Sa charge utile, son temps de vol et sa capacité d'atterrissage sur sol non aménagé sont des avantages majeurs dans une région fréquemment touchée par les guerres et la famine et « soumise à la tyrannie de la distance ». Avec un rayon d'action de plus de 1500 milles marins, une capacité d'emport de plus de 19 000 tonnes et une grande polyvalence, le C-130 s'impose comme l'ap-

pareil idéal : les points de ravitaillement peu nombreux sur le sol africain et la cartographie insuffisante des zones d'atterrissage amènent parfois les aéronefs à couvrir une distance de plus de 1 000 milles sans avitailler¹⁵.

D'autres plateformes, moins sophistiquées, offrent des performances moindres en matière de rayon d'action et de capacité d'emport. Elles ne sont donc pas adaptées aux conditions des opérations en Afrique. Seul avion inscrit à l'inventaire américain propre à servir les théâtres d'opérations du continent, le C-130 est abordable pour les forces aériennes non initiées : les frais d'exploitation et de maintenance d'un C-130H s'élèvent à 5–6 millions de dollars seulement par an. Le concurrent le plus proche du C-130 en matière de coût de possession et de services rendus est, sans conteste, le C-27. Sans toutefois mettre en doute ses capacités, cette plateforme ne saurait résoudre les défis du transport aérien dans la région sans un investissement initial élevé, dissuadant bon nombre de bailleurs de fonds. Et choisir cet appareil serait faire fi des nombreux C-130 déjà existants sur le continent. Il faudrait de plus externaliser l'approvisionnement en pièces de rechange en Italie, où il est construit. Dernier inconvénient, mais non le moindre : l'exigence de disponibilité ne serait pas satisfaite.

Après 50 années de bons et loyaux services en appui aux forces armées américaines, l'ancien C-130 est en passe d'être relayé par un modèle bien plus moderne et performant, le C-130J. Dans sa nouvelle version, l'aéronef bénéficie d'une amélioration significative de toutes ses performances ou presque. Les avions de transport C-130 d'ancienne génération ont tous été retirés du service actif ou livrés à l'*Air Force Reserve* et à l'*Air National Guard*. C'est pourquoi on peut s'attendre à ce que, d'ici quelques années, nombre de ces appareils encore très capables, en particulier le C-130H, soient déclarés articles de défense excédentaires, ce que la récente livraison de C-130 d'occasion aux Philippines semble confirmer¹⁶. À en juger par les ventes d'aéronefs et les projections du secteur, environ 80 anciens C-130 seront retirés de l'inventaire américain au cours des dix prochaines années¹⁷. Une tendance qui va vraisemblablement se poursuivre pendant quelques décennies, avec le retrait progressif des flottes de la réserve des forces aériennes et de la garde aérienne nationale des avions Hercules, particulièrement éprouvés sur les théâtres de guerre.

L'abandon progressif du C-130H est une occasion sans précédent. Moins coûteux pour le contribuable, il sera aisé de convaincre un continent que le C-130 est la plateforme de demain. À terme, le développement des économies africaines et la volonté des armées de renforcer leurs capacités amèneront vraisemblablement les pays à passer à la version modernisée d'un modèle qu'ils connaissent déjà, le C-130J. Cette évolution naturelle générera des retombées financières positives pour le groupe de défense américain Lockheed Martin et permettra la création

d'emplois aux États-Unis. Mais cette vision ne pourra se concrétiser que si le gouvernement et l'industriel sont convaincus qu'investir aujourd'hui débouchera, demain, sur de nouvelles opportunités. Il est temps de prendre ce risque et de mettre en place, en Afrique, un programme commun et concerté de maintenance et d'entraînement au C-130.

Le programme *Excess Defense Article*

Utilisé à bon escient, le programme *Excess Defense Article* (EDA) se présente comme le pilier d'une action coordonnée face aux défis de la mobilité aérienne en Afrique. Ce mécanisme prévoit le transfert d'un article « en l'état, là où il se trouve » vers un pays qui supporte l'ensemble des coûts de déplacement, de réception et de réparation¹⁸. Pour un avion, l'addition s'élève généralement à plusieurs dizaines de millions de dollars, une somme que l'on impute principalement à la maintenance de troisième échelon. Quand un appareil n'est plus utilisé par les forces aériennes des États-Unis (USAF), les responsables de l'entretien des flottes prennent la prudente décision de ne plus planifier de maintenance au-delà d'une certaine date. Ils évitent d'affecter des ressources déjà limitées à un aéronef mis au rebut dans les cimetières d'avions de l'USAF sans savoir à quels services éventuels ils se prédestinent. Le temps qu'il soit déclaré excédentaire, il est trop tard pour réaliser la maintenance programmée. Ainsi, l'avion est parqué à l'air libre jusqu'à sa vente. Le coût de la maintenance au dépôt s'élève à quelque 10 millions de dollars pour un C-130H. Concrètement, le gouvernement des États-Unis a tout intérêt à ce qu'une nation africaine possède un avion et les capacités associées. En fin de compte, la facture est bien plus salée que si le gouvernement avait entretenu l'appareil conformément au plan initial de maintenance à l'échelon dépôt.

Aussi, il est de l'intérêt des États-Unis et du pays bénéficiaire d'examiner minutieusement le programme EDA afin de déceler les économies réalisables. Dans le cadre d'un plan EDA C-130 avec l'Afrique, les aéronefs devraient être identifiés un à deux ans à l'avance. L'UA, le pays bénéficiaire ou les États-Unis pourraient prendre en charge les frais de maintenance de routine. Cela permettrait à la nation bénéficiaire de revendiquer un appareil et d'instaurer des relations de coopération et de sécurité en investissant son propre capital. En continuant à financer la maintenance au dépôt, le gouvernement américain réduirait pour sa part les coûts d'acquisition. Si l'avion est transféré vers un pays qui n'a pas les moyens de régler la facture, les États-Unis auront finalement réalisé des économies, puisque de toute manière ils auraient endossé les coûts. Si le pays bénéficiaire finance la maintenance au dépôt, les États-Unis auront allégé l'addition du pays bénéficiaire. Partant du principe que ces avions *iront* quelque part, dans le cadre

d'une stratégie globale de mobilité aérienne pour l'Afrique subsaharienne, les coûts d'acquisition via le programme EDA pourraient être sensiblement réduits.

Le soutien du secteur industriel

Si le gouvernement américain peut résoudre le problème de la taille de la flotte, de l'entretien et de l'entraînement, il devra cependant compter sur le soutien du secteur industriel pour développer les compétences et les capacités régionales en matière de maintenance à l'échelon dépôt. Dans le cas des armées occidentales, cette maintenance de niveau supérieur est réalisée par des services contractuels de soutien opérés par le constructeur aéronautique. Or l'Afrique manque cruellement d'installations de ce type, malgré l'existence d'une bonne centaine de C-130 sur le continent, dont la moitié en Afrique subsaharienne. Il y a des avions, mais les fonds pour assurer leur maintenance manquent.

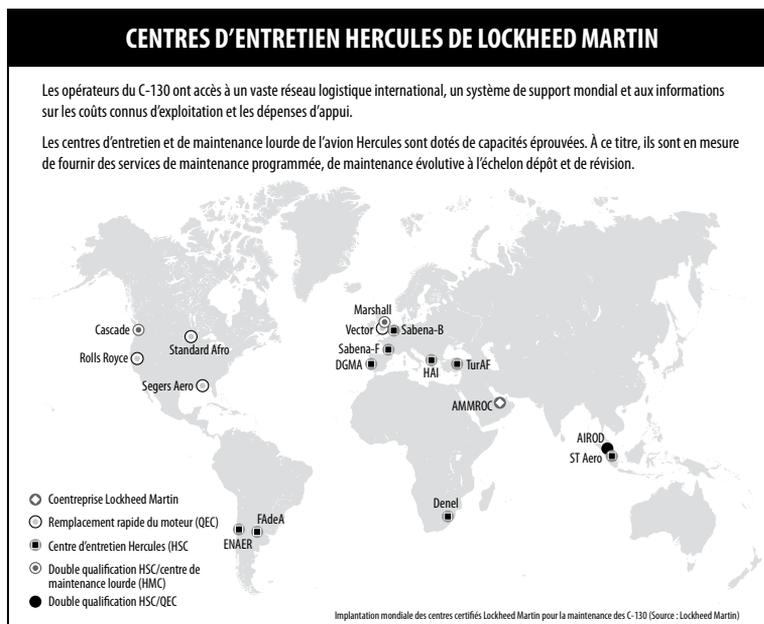


Figure 2. Implantation mondiale des centres certifiés Lockheed Martin pour la maintenance des C-130 (Source : Lockheed Martin)

Plus le nombre d'avions sera élevé et l'investissement financier sera important, plus le secteur industriel sera disposé à répondre aux besoins d'installations de maintenance du C-130. L'attrait d'une flotte élargie, le souhait de l'UA que des membres sélectionnés reçoivent des avions financés, partiellement du moins, par elle-même et la nécessité de sélectionner des sites stratégiques d'atterrissage incitera les nations et les industriels à prendre le risque de construire des dépôts. La

piètre efficacité opérationnelle des C-130 en Afrique subsaharienne révèle un large potentiel. Et compte tenu de la faiblesse des coûts de main-d'œuvre dans la région, on est en droit de s'attendre à des retombées financières élevées.

Comme toute entreprise, Lockheed Martin va certainement considérer le nombre de C-130 à entretenir par dépôt avant d'en créer de nouveaux. Le gouvernement peut inciter le groupe industriel à apporter son soutien en s'engageant à fournir plus de C-130, accroissant le nombre d'appareils sur le marché au fur et à mesure du développement des installations de maintenance. Les clients potentiels des nouveaux dépôts seraient les avions récemment transférés et les avions existants n'ayant bénéficié d'aucune maintenance de troisième échelon. Cela permettrait aux installations de dépôt de maintenir un rythme d'activité régulier. Enfin, rappelons que la main d'œuvre dans la majorité de la zone subsaharienne est sensiblement moins chère qu'en Europe ou aux États-Unis, ce qui devrait limiter les coûts globaux de la maintenance au dépôt et la rendre plus accessible aux pays africains aux revenus modestes. Comme cela a été le cas dans d'autres régions du monde, la contribution des industriels sera absolument nécessaire pour résoudre la question de la mobilité aérienne.

Les capacités stratégiques de ponts aériens de l'OTAN

Il convient de souligner qu'une contribution notable en faveur de la mobilité aérienne régionale est menée sous l'égide d'une organisation internationale. Créée en 2008 et basée à Pépa en Hongrie, l'Unité de transport lourd (HAW) est le fruit de l'initiative conjointe de 12 pays, dont 10 membres de l'OTAN, afin d'« acquérir, gérer, soutenir et exploiter trois avions de transport stratégique Boeing C-17 ». Cette escadre multinationale est opérée par une agence de l'OTAN, mais bien entendu tous les membres de l'OTAN ne sont pas membres de la HAW. L'adhésion reste cependant ouverte. Les trois C-17 portent la cocarde des avions militaires du pays hôte, la Hongrie, mais ils sont la propriété des 12 états membres de la Capacité de transport stratégique (SAC), chacun disposant d'un quota d'heures de vol. Les avions peuvent être exploités par ces nations sans condition préalable afin de servir leurs besoins spécifiques en matière de défense nationale, ou à l'appui des efforts de l'OTAN, de l'UE ou de l'ONU. La société Boeing assure la maintenance contractuelle des appareils dans le cadre des ventes militaires extérieures¹⁹. L'organisation, actuellement commandée par un colonel de l'USAF, se compose d'environ 145 personnels d'équipage et de maintenance mis à la disposition du programme par les différents états membres.

Les opérations menées par la HAW et l'initiative stratégique dans son ensemble ont été couronnées de succès à plusieurs reprises. D'abord, sur le plan

opérationnel, un an à peine après la réception du premier C-17, la SAC a mené trois missions différentes en Haïti à la suite du tremblement de terre dévastateur de 2010. Ces vols humanitaires ont permis d'acheminer des fournitures et des personnels²⁰. LA SAC a également apporté un soutien important à la Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS) en Afghanistan de 2009 à 2014. Par ailleurs, l'organisation participe régulièrement aux opérations de l'ONU en Afrique, comme la Mission multidimensionnelle intégrée des Nations Unies pour la stabilisation au Mali en 2013 et la Mission de l'ONU en République centrafricaine en 2015²¹.

Outre un succès bien établi, la SAC peut s'enorgueillir d'engendrer indirectement des retombées positives. Créatrice d'emplois, l'intégration de Boeing dans la communauté de Pápa en Hongrie est source de prospérité à l'échelle locale. Le constructeur assure l'ingénierie, la maintenance sur site et la fourniture des pièces de rechange. Bien intégrée dans le tissu économique, la société Boeing a financé des bourses d'études et des stages afin de développer l'expertise des forces vives régionales dans son domaine²². Appliqué à un ou plusieurs pays d'Afrique subsaharienne, ce modèle de coopération avec une entreprise occidentale d'envergure pourrait créer de la richesse économique à l'échelle régionale.

Conclusion

Véritable gouffre financier, le schéma actuel de l'appui à la mobilité aérienne en Afrique subsaharienne s'est révélé inefficace. Le problème de la taille des flottes et de l'infrastructure de maintenance de niveau supérieur n'étant pas résolu, le gouvernement des États-Unis n'a pas obtenu les résultats qui auraient pu justifier la poursuite de programmes bilatéraux isolés. Invariablement, la gestion des crises frappant le continent africain se heurte à la sempiternelle et fastidieuse question de la logistique et de la mobilité aérienne. Et bien souvent, les limites de l'UA en matière de mobilité aérienne placent le gouvernement américain et ses partenaires occidentaux devant l'alternative : surmonter les défis d'envergure nationale comme le terrorisme, l'aide humanitaire d'urgence et la gestion des pandémies, ou bien accepter la défaite. L'enjeu est tel que les États-Unis doivent convaincre tous les acteurs à converger vers une véritable solution.

Le gouvernement des États-Unis doit toutefois envisager la mobilité aérienne comme une ressource non pas d'un seul pays, mais de toute une région. La disponibilité exceptionnelle des appareils C-130H devrait inciter à la mise en œuvre d'un programme complet chapeauté par l'UA. Cette dernière et le gouvernement des États-Unis doivent solliciter les partenaires industriels compétents et les encourager à développer des installations de maintenance en Afrique, sachant

que le nombre élevé (une bonne quarantaine) de C-130 existants est appelé à croître. L'UA doit déterminer les mécanismes de partage des coûts de maintenance et d'exploitation des avions entre les différents états membres. La perspective de posséder des aéronefs et de gagner en prestige, dans l'hypothèse où la gestion des dépôts leur serait confiée, est source de motivation pour les pays. Si les États-Unis sont à même d'impulser une solution à un problème ancré depuis plusieurs décennies, ils doivent en priorité adapter les programmes existants aux réalités stratégiques du soutien à l'Afrique.

Un crissement de frein ponctue l'atterrissage parfait. Le C-130E éthiopien numéro 1564 roule et s'immobilise non loin des commandants américains et éthiopiens réunis pour l'occasion. Sous les yeux de l'assistance, la porte avant s'ouvre et, quelques secondes après, le chef navigateur en sort, son casque américain Dave Clark vert clair sur la tête, agitant le drapeau éthiopien. Le sentiment de fierté patriotique qui gagne la foule est palpable et comme suspendu le temps des embrassades échangées par les moins gradés et les techniciens de maintenance en marge de l'atroupement. La scène emplit les généraux d'une grande fierté. De toute évidence, nos partenaires africains aspirent ardemment à assurer leur propre défense, au même titre que les nations amies en Europe, en Asie et en Amérique.

À l'instant où les turbopropulseurs s'arrêtent de tourner et la porte d'équipage s'ouvre, personne ne sait combien de temps encore les États-Unis apporteront leur soutien à cet avion ni combien de temps l'Éthiopie pourra l'entretenir en l'absence d'installations de dépôt. Et quand bien même le pays serait doté d'une telle infrastructure, il est fort peu probable qu'il puisse se permettre de retirer l'aéronef du service suffisamment longtemps pour réaliser la maintenance nécessaire. Grâce à la création de la HAW, l'OTAN a pu surmonter à l'échelle régionale d'importants obstacles au transport aérien. En définitive, la solution africaine peut être aussi variée que les états membres composant les deux organisations internationales. Les États-Unis ont plus que jamais les moyens d'instiguer la recherche d'une solution avec le retrait du C-130. Car si aucune organisation ne peut à elle seule apporter les réponses au problème ni fournir les capacités requises, le gouvernement américain peut cependant impulser une ligne directrice permettant à toutes les parties autour de la table de faire évoluer, ensemble, le statu quo.

Recommandations

Le gouvernement américain devrait fournir au moins trois avions C-130H à une nation-cadre en Afrique subsaharienne disposée à financer une unité de dépôt certifiée par Lockheed Martin. La nation-cadre doit s'engager d'une part à supporter les frais de maintenance programmée du C-130, lors de l'achat par le canal

du programme EDA, pour sa « remise en état de vol » et, d'autre part, à réaliser cette maintenance dans son nouveau dépôt. Sur le plan national, le fait que les fonds nationaux restent dans le pays devrait être une motivation supplémentaire pour le pays bénéficiaire, avec un financement probable du volet industriel par les forces aériennes. En outre, la croissance économique régionale et le développement des cursus universitaires favorisés par l'arrivée de Lockheed Martin devraient également encourager la future nation-cadre.

Le gouvernement américain devrait inviter Lockheed Martin à conclure un accord selon lequel les avions fournis par les États-Unis utiliseront le nouveau centre de maintenance programmée, ce qui aura pour effet de limiter les risques et de dynamiser le marché. Cela inciterait davantage Lockheed Martin à apporter son soutien. En outre, pour le groupe industriel, la perspective du remplacement progressif des appareils par des C-130J, plus modernes, à mesure que les économies nationales se développent, est intéressante. Lockheed Martin doit déterminer les pays et entreprises avec lesquels elle souhaite coopérer. Le continent offre plusieurs options viables, comme des compagnies aériennes ou des forces armées dotées de moyens et de plateformes de maintenance ou autres.

L'UA doit créer un modèle de financement innovant prévoyant la prise en charge partielle des coûts de maintenance et d'exploitation de l'appareil et une contribution en fonction de l'accès à l'avion. Un financement direct pourrait être envisagé, mais il est possible également de définir un quota d'heures de vol entre la nation-cadre, l'UA et les autres partenaires africains potentiels. La possibilité devrait être donnée à ces partenaires de fournir à la nation-cadre un équipage et du personnel de maintenance, d'effectuer des vols d'un pays membre du programme à l'autre et de se former avec leurs homologues africains. Cela permettrait d'aligner la doctrine et les pratiques de l'entraînement.

L'UA et le gouvernement des États-Unis doivent déterminer des positions stratégiques de stationnement des appareils réparties sur l'ensemble du territoire africain. Le Pentagone devrait d'ailleurs encourager l'implantation des structures de formation aux emplacements stratégiques de façon à assurer l'accès des avions américains. Cela permettrait d'étendre le rayon d'action des États-Unis à l'Afrique, et ce dans une région difficile d'accès. Le gouvernement des États-Unis devrait mettre au point un modèle permettant de conduire des activités de coopération sécuritaire sous l'égide de l'UA. En effet, pour renforcer les capacités à l'échelle régionale comme le transport aérien ou l'échange d'informations, les coopérations bilatérales doivent, cas par cas et progressivement, laisser la place à des activités multilatérales.

Enfin, il convient d'examiner attentivement le programme EDA afin d'identifier les mécanismes permettant de réduire sensiblement les coûts endossés par le pays bénéficiaire et par les États-Unis.

Notes

1. Air Mobility Command, « *Air Mobility Command White Paper on Global En Route Strategy* », Air University, Air War College, 14 juillet 2010, www.latinreporters.com/colombieBasesWhitePaperAirMobilityCommand.htm.
2. JOHNSON, David (*Lockheed Martin, International Business Development*), entretien avec l'auteur, 25 octobre 2016.
3. DIOP, Birame, PEYTON, David, et MCCONVILLE, Gene, « Building Africa's Airlift Capacity: A Strategy for Enhancing Military Effectiveness », in *Africa Security Brief: A Publication of the Africa Center for Strategic Studies*, no 22, 2012, pp. 1–8.
4. Conseil de sécurité des Nations-Unies, « *Report of the Secretary-General on the Deployment of the African Union-United Nations Hybrid Operation in Darfur* », 13 juillet 2009, www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/2009/352.
5. AGOAGYE, Festus, « The African Mission in Burundi: Lessons Learned from the First African Union Peacekeeping Operation », *Relief Web*, 26 août 2004, <http://reliefweb.int/report/burundi/african-mission-burundi-lessons-learned-first-african-union-peacekeeping-operation>.
6. *Id.*
7. KRULICK, Jeffrey N., « Airlift in Africa: Building Operational Logistics Capability for the African Standby Force », *Army Sustainment*, janvier–février 2013, pp.10–18.
8. *Id.*
9. GUICHERD, Catherine, *The AU in Sudan: Lessons for the African Standby Force*, New York, International Peace Academy, 2007, p. 17.
10. Mission de l'Union africaine en Somalie, *Mandat de l'AMISOM*, consulté le 8 janvier 2017, <http://amisom-au.org/amisom-mandate/>.
11. KRULICK, « *Airlift in Africa* », p. 13.
12. WILLIAMS, Paul, « Lessons Learned from Peace Operations in Africa », *Africa Security Brief: A Publication of the Africa Center for Strategic Studies*, no 3, 2010, pp. 1–8.
13. DIOP, Birame, PEYTON, David, et MCCONVILLE, Gene, « Building Africa's Airlift Capacity: A Strategy for Enhancing Military Effectiveness », *Africa Security Brief: A Publication of the Africa Center for Strategic Studies*, no 22, 2012, pp. 1–8.
14. SAF/IA, Service des affaires internationales du cabinet du secrétaire d'État à l'armée de l'Air, « *Current African C-130 Operators* », discussion avec l'auteur, décembre 2013.
15. USAF, *C-130 Hercules*, mai 2014, www.af.mil/AboutUs/FactSheets/Display/tabid/224/Article/104517/c-130-hercules.aspx.
16. Defense Industry Daily, *C-130s for the Philippines*, 8 mars 2016, www.defenseindustrydaily.com/c-130s-for-the-philippines-025976/.
17. JOHNSON, David, entretien.
18. DSCA, *Excess Defense Articles*, s. d., consulté le 16 janvier 2017, www.dscamilitary.com/programs/excess-defense.
19. *Strategic Airlift Capability Program*, s. d., consulté le 16 janvier 2017, www.sacprogram.org/en/Pages/The%20Strategic%20Airlift%20Capability.aspx.
20. MIETTINEN, Juha, *North Atlantic Treaty Organization*, 2 février 2010, www.nato.int/cps/en/natohq/news_61165.htm?selectedLocale=en.
21. *Strategic Airlift Capability Program*, s. d.
22. Strategic Airlift Command, « Boeing's Internship Program Offers Hungarian Engineering Students an Opportunity to Work with the Strategic Airlift Capability C-17As », *Strategic Airlift Capability*, 8 août 2016, www.sacprogram.org/en/Pages/Boeing-Internship-Program-Offers-Hungarian-Engineering-Students-an-Opportunity-to-Work-with-the-SAC-C-17As.aspx.