



# Groupement tactique expéditionnaire de mobilité

### Projeter la puissance de combat

PAR LE GENERAL DE BRIGADE BOBBY J. WILKES, USAF\*  
LE COLONEL MURRELL F. STINETTE, USAF  
ET LE COMMANDANT RANDALL REED, USAF



**S**URMONTER LE DOUBLE défi posé par le temps et la distance pour projeter et soutenir la puissance de combat exige un « potentiel militaire national vaste, d'une portée planétaire, réagissant rapidement et extrêmement efficace. »<sup>1</sup> Le Commandement de la mobilité aérienne (*Air Mobility Command* – AMC) fournit un élément crucial de ce potentiel sous la forme du Groupement tactique expéditionnaire de mobilité (*Expeditionary Mobility Task Force* – EMTF), qui renforce la nature intrinsèquement expéditionnaire des Forces aérienne et spatiale en focalisant ses moyens de mobilité afin d'accélérer le rythme de la bataille, de conserver l'initiative et d'accroître l'utilité de l'air et de l'espace pour les forces interarmées.<sup>2</sup> Ces forces exploitent la capacité des moyens aériens et spatiaux à agir comme fer de lance de la réaction américaine et à déterminer la forme de l'espace de bataille. La définition du rôle joué par l'EMTF dans la projection de la puissance de combat et dans la détermination de la forme de l'espace de bataille repose sur trois facteurs : organisation des forces, moyens et effets.

## Organisation des forces

Le caractère de l'EMTF réside dans l'engagement pris par l'AMC d'enrichir sa culture expéditionnaire et sa focalisation sur le combat.<sup>3</sup> En octobre 2003, le commandement décida de dissoudre ses deux forces aériennes numérotées et de transférer leurs fonctions autres que de combat (organisation, entraînement et équipement) à l'état-major du quartier général. De la même façon, les opérations de combat dont étaient précédemment chargées les forces aériennes numérotées furent transférées à la 18<sup>ème</sup> force aérienne nouvellement réactivée. Le changement apporté à l'organisation de l'AMC offre deux avantages nets aux commandements combattants régionaux. Le premier est que l'AMC aligne une force de combat allégée sous les ordres du commandant d'une seule force aérienne numérotée qui n'a pas à se préoccuper des problèmes liés au Titre 10. Le deuxième est que l'AMC a renforcé le soutien à la mobilité aérienne en créant deux forces de réaction légères, dégraissées et agiles (les EMTF) à partir de ce qui restait des forces aériennes numérotées.

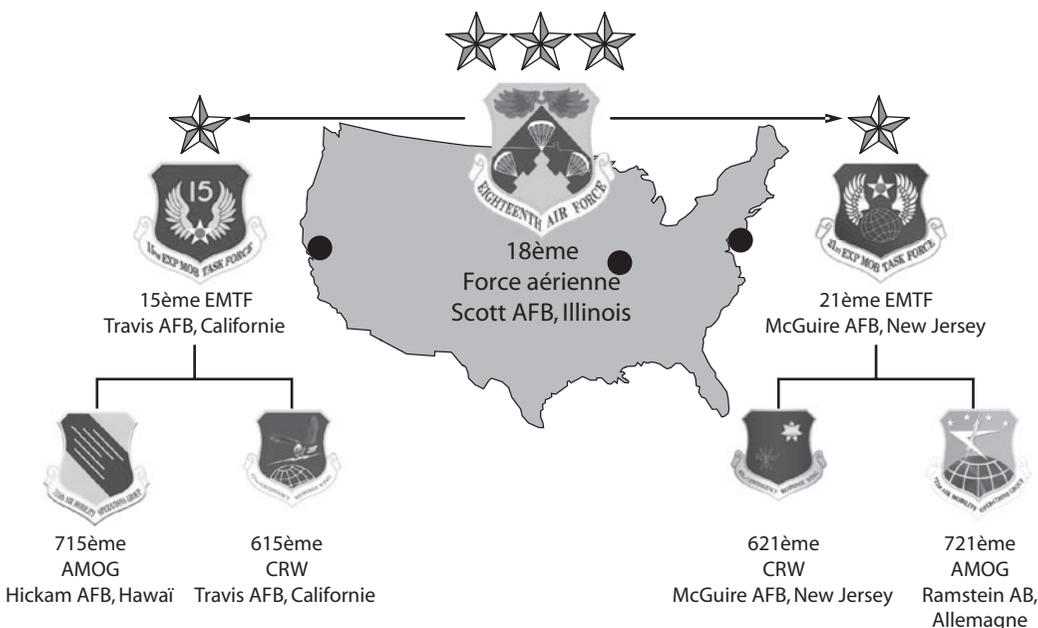
\*Le général Wilkes commande le 21<sup>ème</sup> groupement tactique expéditionnaire de mobilité (*21st Expeditionary Mobility Task Force* – EMTF), McGuire AFB, New Jersey. Le colonel Stinette est assistant spécial du commandant de l'EMTF et le commandant Reed est stratège de mobilité/commandant en second de l'EMTF.

tées patrimoniales. Lors de la création des EMTF, l'AMC changea l'affectation des forces des hémisphères de la planète aux commandements combattants. La 15<sup>ème</sup> EMTF, basée à Travis AFB, en Californie, apporte un soutien de mobilité aérienne aux commandements du Nord, du Sud et du Pacifique. De même, la 21<sup>ème</sup> EMTF, basée à McGuire AFB, dans le New Jersey, concentre son soutien sur les commandements des forces interarmées, européen et central. La satisfaction des besoins en soutien à la mobilité aérienne des commandements combattants dépend du personnage central qu'est le commandant d'EMTF, ainsi que de la manœuvre du Groupe d'opérations de mobilité aérienne (*Air Mobility Operations Group – AMOG*) et de l'Escadre de réaction de circonstance (*Contingency Response Wing – CRW*) (fig. 1).

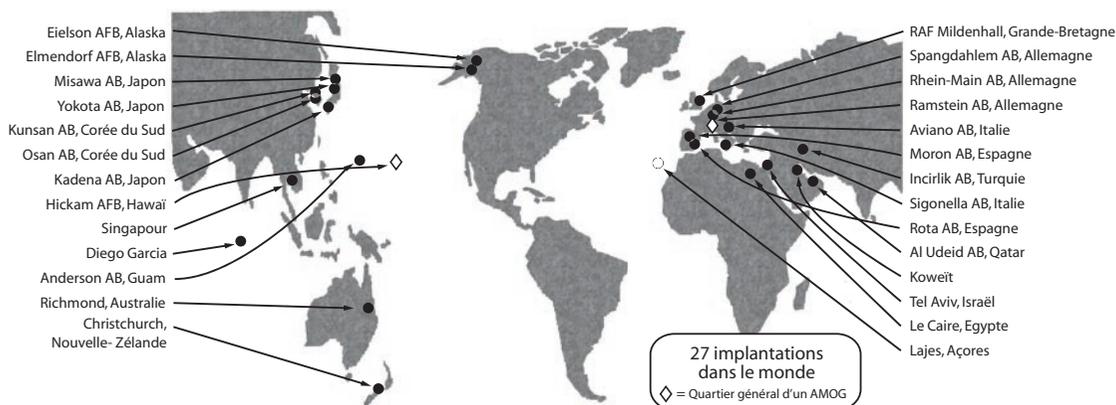
Le commandant d'EMTF – en tant que principal spécialiste de la mobilité aérienne de l'AMC – est chargé de diriger les forces de mobilité aérienne – réaction, exécutant cette

tâche de deux façons. D'une part, aux niveaux tactique et opérationnel de la guerre, le commandant d'EMTF peut être déployé à l'avant pour le compte de l'AMC afin de servir dans un certain nombre de capacités, y compris celle de directeur des forces de mobilité. D'autre part, le commandant fournit les moyens de développer l'infrastructure de mobilité aérienne du pays en dépit des distances stratégiques et de l'austérité des lieux — ce qui représente un net avantage pour les Etats-Unis. Dans un cas comme dans l'autre, le commandant d'EMTF emploie les forces du groupement tactique d'une façon dynamique pour satisfaire les besoins des combattants. Pour le faire rapidement, l'EMTF compte sur ses trois composantes fonctionnelles : fixe, déployable et spécialisée.

Chaque EMTF contrôle la composante fixe par l'intermédiaire d'un AMOG, un réseau d'installations outremer qui sert d'avant-garde du groupement tactique – un groupe à Hickam AFB, à Hawaï, et l'autre à Ramstein AFB, à Hawaï, et l'autre à Ramstein



**Figure 1. Organisation des forces des AEMTF**



**Figure 2. Implantation des composants fixes d'EMTF**

AB, en Allemagne (fig. 2). En apportant un soutien en cours de route aux Forces aérienne et spatiale, l'AMOG maintient la porte ouverte pour activer la projection de la puissance de combat des Forces armées américaines. La signification de l'AMOG va toutefois bien au-delà du soutien en cours de route. La possibilité pour les Forces armées américaines d'influencer des événements à l'étranger dépend largement des AMOG pour obtenir un accès à l'échelle planétaire qui, entre autres, prive les adversaires de l'avantage en termes de protection que leur offre le temps. C'est la raison pour laquelle il devient encore plus important pour l'EMTF d'élargir le réseau outre-mer au-delà des 27 installations fixes. Les groupements tactiques emploient les forces expéditionnaires de soutien de la composante déployable pour ouvrir un accès quand et où nous en avons besoin.

L'élargissement des moyens et du rayon d'action des forces expéditionnaires repose sur les composants déployables des EMTF implantées à Travis AFB et McGuire AFB (voir la fig. 1). Chaque groupement tactique utilise diverses équipes expéditionnaires de la CRW qui s'élancent des États-Unis dans les 12 heures qui suivent la notification pour acheminer et soutenir les forces interarmées, ainsi que pour employer des forces de mobilité aé-

rienne sur le théâtre d'opérations. Cette capacité offre aux commandements combattants la souplesse qui leur permet de déployer des forces expéditionnaires là où ils en ont besoin. L'établissement d'une infrastructure de mobilité aux moments et aux endroits de notre choix confère aux États-Unis un énorme avantage en acculant un adversaire dans la position peu enviable de devoir se défendre partout en permanence.

En plus des composants fixes et déployables, l'EMTF met à disposition une composante spécialisée offrant les fonctions de Communications déployables sur le théâtre d'opérations (*Theater Deployable Communications* – TDC) et d'Imagerie de combat (*Combat Camera* – ComCam). Cette composante s'efforce d'établir une infrastructure initiale de télécommunications et d'offrir une imagerie de l'espace de bataille permettant d'accélérer le cycle de prise de décision des échelons de commandement des forces américaines. Comparée aux composants fixes et déployables, la composante spécialisée est relativement légère. L'organisation des forces de l'EMTF en fonction des commandements combattants contribue toutefois à atténuer l'effet de la faible densité de la composante spécialisée, permettant ainsi une application focalisée au

point où le combattant a le plus besoin de cette compétence.

En résumé, l'AMC renforce le caractère de l'EMTF en mettant à la disposition du commandant combattant des forces spécialement adaptées à ses besoins. Ces forces accélèrent l'adaptation du groupement tactique aux besoins de mobilité aérienne du commandement qu'elles soutiennent. L'EMTF constitue ainsi, en tant qu'entité de combat expéditionnaire de l'AMC, une base de projection et de soutien rapides de la puissance militaire américaine. Le potentiel de l'EMTF comme entité de combat repose sur un ensemble unique de moyens.

## Moyens

Chaque composante de l'EMTF offre des moyens spécialement adaptés au soutien de la projection et de l'emploi de forces expéditionnaires pour atteindre les objectifs assignés aux forces interarmées. En commençant par la composante fixe, l'AMOG offre une robuste capacité de commandement et contrôle (C2) des forces de mobilité aérienne, d'installations aéroportuaires et d'entretien des aéronefs.

### *Composante fixe*

La composante fixe constitue une capacité permanente permettant aux Etats-Unis de réagir à toute crise dans tous les points du globe. En tant qu'avant-garde de l'EMTF, l'AMOG accélère les opérations de mobilité aérienne en remplissant trois fonctions essentielles, dont la première est le commandement et contrôle.

**Commandement et contrôle.** Le commandement et contrôle (C2) donne au réseau de bases au sein de l'AMOG les moyens de s'adapter aux conditions locales, tout en synchronisant les activités locales avec les opérations planétaires, afin d'améliorer la rapidité de réaction. Cela profite directement au combattant grâce à l'optimisation des mouvements de forces. Un mouvement insuffisant prolonge l'accumulation de la puissance de combat ; chose intéressante, un mouvement excessif donne le même résultat. C'est la rai-

son pour laquelle les aviateurs de l'AMOG améliorent le commandement et contrôle pour gérer des facteurs qui nuisent à l'optimisation du mouvement et dont les principaux sont les restrictions affectant les aéroports, l'évacuation vers l'arrière, la gestion des équipes de transit et la visibilité en cours de transfert (*In-Transit Visibility* – ITV).

La mesure de base de la capacité d'un aéroport est la présence maximum au sol (*Maximum On Ground* – MOG), le plus grand nombre d'aéronefs pouvant être traités simultanément sur un aéroport pour être chargés, déchargés, entretenus et réparés dans les délais prévus de présence au sol.<sup>4</sup> Toutefois, certaines restrictions affectant les aéroports entrent parfois en jeu. Par exemple, un aéroport capable normalement de recevoir et de garer 20 aéronefs en succession rapide peut, pour toutes sortes de raisons, avoir juste assez de ressources pour assurer l'entretien de cinq aéronefs seulement à tout moment. Cet aéroport a par conséquent une MOG opérationnelle de cinq. Toute tentative de traitement de trop nombreux aéronefs sur un aéroport crée un goulet d'étranglement auto-infligé et ralentit l'arrivée des forces et du matériel de combat. L'absence de gestion de la MOG finit par gêner le rassemblement en temps opportun des forces américaines et risque de faire perdre l'initiative. Les commandants à tous les échelons du système de mobilité aérienne utilisent le commandement et contrôle pour ajuster les mouvements aériens afin de gérer la MOG tout en maintenant la vitesse nécessaire pour satisfaire les besoins des combattants. Une telle gestion exige également l'utilisation du commandement et contrôle pour relever d'autres défis liés aux mouvements, à savoir les missions d'évacuation vers l'arrière, la gestion des équipes de transit et la visibilité en cours de transfert.

Les mouvements de sortie exécutés par les forces de mobilité aérienne sont précieux pour les forces combattantes. Les évacuations vers l'arrière soutiennent la force interarmées en transférant des patients et des articles de grande valeur vers l'arrière ou hors du théâtre d'opérations. De telles missions empruntant les installations de l'AMOG ajoutent aux défis que présentent le mouvement des forces et la

gestion de la MOG. Le commandement et contrôle de la mobilité aérienne offre un moyen de hiérarchiser et d'ajuster les mouvements aériens pour équilibrer les besoins locaux des commandants des forces combattantes.

La synchronisation de l'arrivée des équipages entrants et de la disponibilité des équipages reposés pour ne pas interrompre le mouvement des forces expéditionnaires exige le commandement et contrôle. Les commandants des forces combattantes ne peuvent se permettre de laisser des aéronefs inactifs pendant que leurs équipages se reposent ; pas plus que les installations de l'AMOG permettent le nombre d'aéronefs de dépasser la MOG. Le commandement et contrôle de la gestion des équipes de transit garantit l'affectation d'un équipage reposé et qualifié à la mission qui lui convient parfaitement, un aéronef en bon état de marche, ainsi que la cargaison et le nombre de passagers exacts nécessaires pour toutes les installations en aval.

La visibilité en cours de transfert, qui constitue un autre facteur important de maintien des mouvements, permet au commandant des forces combattantes de surveiller l'état et l'emplacement des moyens et du personnel du point d'origine à la destination finale.<sup>5</sup> L'AMOG l'utilise pour ajuster les mouvements en fonction de l'arrivée et du départ prévus du fret et des passagers. En outre, l'AMOG actualise le système de visibilité en cours de transfert en fonction des heures réelles d'arrivée et de départ, une méthode qui maintient l'intégrité des données et offre un avantage direct au combattant. Des informations exactes permettent au combattant de demander des changements de mouvements ou de planifier des engagements à la poursuite d'objectifs basés sur un rassemblement prévisible des forces. Ces raisons ne constituent que quelques unes de celles pour lesquelles le commandement et contrôle des composantes fixes est d'une importance aussi cruciale pour les forces de mobilité aérienne en général et le combattant en particulier.

**Installations aéroportuaires.** Pendant la Guerre froide, les forces prêtes à repousser une menace statique avaient l'avantage de disposer d'un matériel amassé dans des emplace-

ments stratégiques. Si nécessaire, les forces basées aux Etats-Unis utiliseraient le matériel préalablement mis en place pour alléger le fardeau du transport transatlantique. La grande incertitude à laquelle font aujourd'hui face les Etats-Unis quant à l'apparition et à la localisation des menaces conduit les commandants des forces combattantes à compter sur le transport en temps opportun par voie aérienne du matériel, des approvisionnements et du personnel. Il en résulte que la fonction aéroportuaire de la composante fixe devient la porte qui s'ouvre aux forces expéditionnaires.

Au cours de l'exercice financier 2004, plus de 800 000 tonnes courtes de fret de combat et deux millions de passagers transitèrent par les installations aéroportuaires des EMTF.<sup>6</sup> Le maintien d'un flux significatif d'approvisionnements de combat exige l'utilisation combinée du commandement et contrôle et de la visibilité en cours de transfert, ainsi que la synchronisation de nombreux modes de transport. En outre, les installations aéroportuaires mettent le même accent sur l'optimisation du flux pour garantir que le matériel et le personnel appropriés arrivent au bon endroit au bon moment grâce à une planification soignée des chargements et à la disponibilité d'avions en bon état de marche.

**Entretien des aéronefs.** Lorsque des forces expéditionnaires sont en mouvement, l'entretien des aéronefs garantit que les cellules peuvent maintenir le mouvement des forces qu'exige le combattant. L'EMF s'appuie sur le personnel d'entretien de l'AMOG, l'un des plus expérimentés de l'AMC, pour produire trois résultats synergiques. En premier lieu, ce personnel d'entretien est généralement habilité à réparer plusieurs types d'aéronefs et à assurer l'entretien des avions de transport commerciaux. En deuxième lieu, le fait de disposer d'aviateurs à habilitations multiples permet de réduire l'empreinte américaine au sol grâce à l'utilisation d'une force moins nombreuse. Enfin, leur niveau élevé d'expérience contribue à maintenir un mouvement sûr des forces destinées au commandant des forces combattantes (un décollage d'avion par minutes pendant l'exercice financier 2004) en dépit de difficultés telles que des ho-

raires compressés, des stocks limités de pièces détachées et le vieillissement des avions.

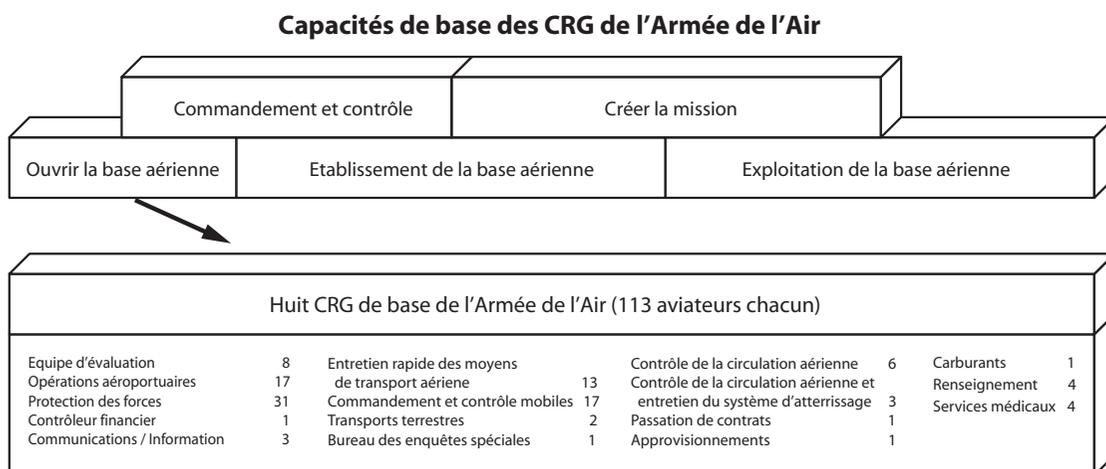
Ces capacités – commandement et contrôle, installations aéroportuaires et entretien des aéronefs – permettent au commandant des forces combattantes d’établir ses plans avec confiance, en sachant que la composante fixe de l’EMTF maintiendra la porte ouverte pour permettre aux forces combattantes d’arriver prêtes à mener des actions décisives. Les combattants exigent toutefois un système réagissant plus rapidement – une composante déployable qui peut s’étendre bien au-delà des 27 installations de la composante fixe.

**Composante déployable**

Des équipes déployables élargissent le rayon d’action aussi bien des forces de première ligne de l’EMTF que de celles qui sont basées dans les états américains continentaux. Ces aviateurs expéditionnaires peuvent partir sur le champ pour assurer le déploiement, le soutien, l’emploi et le redéploiement des forces américaines. Trois éléments de la composante déployable sont sous la tutelle de la CRW : le Groupe de réaction de circonstance (*Contingency Response Group* –

CRG), les équipes de contrôle et de soutien et l’Officier de liaison pour la mobilité aérienne (*Air Mobility Liaison Officer* – AMLO). Le quatrième – l’Escadron d’opérations de mobilité aérienne (*Air Mobility Operations Squadron* – AMOS) – est sous la responsabilité directe du commandant de l’EMTF.

**Groupe de réaction de circonstance.** Le CRG, dont l’action au sein de l’Armée de l’Air américaine produit des effets qui se font sentir dans toute la force interarmées, est le premier de cinq modules de forces à évaluer et à ouvrir des bases aériennes destinées à allonger le rayon d’action des Forces aérienne et spatiale (fig. 3). Le concept d’opérations du CRG spécifie également que le groupe doit être compétent en matière de transfert d’une partie croissante des opérations des aéroports aux forces d’exploitation et de remplacement, qui sont réparties entre les modules de forces restants : maintien du commandement et contrôle, établissement de la base aérienne, élaboration de la mission et exploitation de la base aérienne. L’établissement des opérations initiales demande de nombreuses compétences spécialisées. C’est la raison pour laquelle chaque CRG se compose de 113 aviateurs ré-



**Figure 3. Module de forces d’ouverture de base d’un groupe de réaction de circonstance.** (Source : Quartier général du commandement de la mobilité aérienne A3.)

partis entre 16 spécialités. Si la mission l'exige, les 16 spécialités peuvent accroître leur potentiel en ajoutant à la force expéditionnaire aérienne et spatiale des unités telles que les équipes RED HORSE (*Rapid Engineers Deployable Heavy Operations Repair Squadron, Engineers* [Escadron de techniciens de réparation lourde déployable rapidement]) et en accroissant sa protection. Parmi les huit CRG de l'Armée de l'Air, six appartiennent aux EMTF (à raison de trois dans chaque CRW d'un EMTF), un aux forces aériennes en Europe et un aux forces aériennes du Pacifique. Non content d'élargir les opérations aériennes et spatiales des aérodromes expéditionnaires, le CRG permet une extensibilité sous la forme d'équipes de contrôle et de soutien.

**Équipes de contrôle et de soutien.** Les équipes de contrôle et de soutien sont des unités modulaires conçues pour élargir les capacités d'une tête de pont. La première dirige les activités pour maintenir des mouvements aériens ininterrompus et la deuxième renforce les forces existantes qui contrôlent les activités sur l'aire de trafic. Dans les deux cas, l'EMTF – par l'intermédiaire de la CRW – modifie la taille des équipes cas par cas pour adapter leurs capacités au degré de renforcement ou d'élargissement qu'exigent les opérations menées en soutien du combattant. En évitant l'approche taille unique, le groupement tactique maintient son agilité et augmente sa rapidité de réaction aux besoins dynamiques. Le maintien d'équipes autonomes – prêtes à être déployées dans les 12 heures suivant la notification et à commencer l'exécution dès l'atterrissage – permet d'obtenir l'agilité et le passage sans anicroche d'une attribution de mission à une autre entraîne une plus grande rapidité de réaction.

Les capacités de base de ces équipes, comme celles de la composante fixe, incluent le commandement et contrôle, les installations aéroportuaires et l'entretien rapide mais peuvent également inclure d'autres spécialités telles que forces de sécurité, renseignement et prévisions météorologiques. L'équipe de contrôle, la plus étoffée des deux, peut opérer 24 heures sur 24. L'équipe de soutien change également de structure, bien que pour répondre à des besoins moins pressants que ceux

de l'équipe de contrôle. Le fait que les équipes de contrôle et de soutien peuvent établir des opérations de mobilité aérienne quand et où c'est nécessaire présente deux avantages clés pour le combattant : un meilleur accès pour les forces expéditionnaires et un choix plus vaste d'options d'emploi des forces. Ces options deviennent encore plus nombreuses grâce au troisième élément de la CRW.

**Officier de liaison pour la mobilité aérienne.** Grâce à l'AMLO – qui représente l'EMTF auprès des forces terrestres de première intervention au niveau divisionnaire ou au-dessus – le groupement tactique débarque du personnel pour aider les commandants des forces terrestres à intégrer la mobilité aérienne à la planification et à l'exécution de leurs opérations expéditionnaires. Les AMLO améliorent la connaissance générale des moyens et restrictions de mobilité aérienne, en apportant leur assistance lors des exercices de planification des charges et des départs. Cette interaction permet à ces officiers d'apprendre à interpréter le potentiel de l'Arme qui les accueille et les restrictions qui s'imposent à elle. Par conséquent, lorsque des unités terrestres reçoivent leur appel à la mobilisation, les AMLO conseillent les forces expéditionnaires aériennes et spatiales sur la meilleure façon de satisfaire les besoins du commandant des forces terrestres. Pendant la durée de leur mission, ils restent avec les unités auxquelles ils sont affectés afin de mener des opérations d'atterrissage et de parachutage ainsi que de coordonner le transport aérien sur le théâtre d'opérations pour le soutien et le mouvement des troupes.

**Escadron d'opérations de mobilité aérienne.** Afin de planifier et d'exécuter l'éventail complet de missions de mobilité aérienne à la poursuite des objectifs de la force interarmées, l'élément polyvalent connu sous le nom d'AMOS combine huit spécialités de base : transport aérien, ravitaillement en vol, évacuation sanitaire aérienne, tactiques, prévisions météorologiques, logistique, espace aérien et renseignement. En temps de paix, le personnel de l'AMOS aide les états-majors combattants à élargir leur expérience en participant à des exercices de validation et à des

conférences de planification dans les Centres d'opérations aériennes et spatiales (*Air and Space Operations Center* – AOC). En période de conflit, les aviateurs de l'AMOS sont déployés dans l'AOC du théâtre d'opérations et forme le noyau de spécialistes de la division de mobilité aérienne. L'AMOS agit comme un pont entre cette division et le centre de contrôle du transport aérien et du ravitaillement en vol de l'AMC – l'AOC fonctionnel de la 18<sup>ème</sup> force aérienne – qui assure une liaison cruciale entre les opérations sur le théâtre et les missions d'approvisionnement direct que le centre exécute en soutien de ces opérations.

Lorsque l'AMOS est déployé en soutien d'opérations humanitaires, il se peut qu'aucun AOC ne soit actif ; par conséquent, l'escadron est déployé avec ses propres abris et appareils de télécommunications pour former une division autonome de mobilité aérienne. Enfin, des aviateurs de l'AMOS sont affectés au centre d'opérations de déploiement et de distribution au sein du J-4 pour aider à intégrer la mobilité aérienne au réseau de distribution et à affiner la détermination des besoins de transport aérien afin d'accélérer la distribution. L'EMTF investit considérablement dans l'AMOS parce que cet escadron se consacre entièrement au soutien du combattant au niveau opérationnel.

#### *Composante spécialisée*

La troisième composante de l'EMTF consiste en deux équipes spécialisées dont les capacités sont tout aussi importantes que les capacités de base des composantes fixes et déployables. Ces deux équipes, celles de TDC et de ComCam, complètent le menu de potentiel expéditionnaire focalisé sur le combattant.

**Communications déployables sur le théâtre d'opérations.** L'équipe de TDC établit un potentiel de télécommunications pratiquement instantanées dans les endroits les plus inhospitaliers, ce qui accroît grandement la capacité des forces interarmées à exécuter les missions qui leur ont été assignées. Capables d'opérer conjointement avec les systèmes de communications des Armes sœurs et les systèmes patrimoniaux, les systèmes TDC peuvent émettre

et recevoir des signaux vocaux, binaires et vidéo à destination/en provenance de sources sans fil, en orbite ou câblées. La modularité et l'extensibilité permettent la prise en charge de détachements de tailles diverses allant jusqu'à 1 200 hommes. Des spécialistes choisis au sein de l'équipe de TDC forment en outre un cadre de techniciens des télécommunications qui opèrent en soutien d'un ensemble de télécommunications aéroporté capable d'assurer une transmission de données et un échange de messages vocaux sécurisés à l'échelle planétaire pour les membres du gouvernement et les chefs des forces combattantes.

**Imagerie de combat.** Le 1<sup>er</sup> escadron d'Imagerie de combat (ComCam) de la 21<sup>ème</sup> EMTF – le seul escadron d'Imagerie de combat en service actif dans l'Armée de l'Air américaine – recueille, corrige et diffuse l'imagerie dans toute la force interarmées, même jusqu'aux autorités nationales. L'imagerie utilisée pour l'évaluation du combat, la prise de décisions et la préservation des archives pour des questions d'intérêt national fait que cette unité est toujours très demandée – une popularité amplement justifiée dans d'autres domaines également.

Les adversaires peuvent définir le contexte d'un conflit et influencer l'opinion publique en étant les premiers à donner des informations ; ils essayent par conséquent de discréditer les Etats-Unis au moyen d'une campagne de désinformation et de propagande.<sup>7</sup> L'équipe ComCam aide à préserver la légitimité des actions entreprises par les Etats-Unis en diffusant largement des images fidèles en un minimum de temps. Le résultat est que les Etats-Unis gardent l'initiative stratégique, plaçant leurs adversaires dans une position de désavantage significatif.

Le caractère et le rayon d'action de l'EMTF reflètent l'organisation du groupement tactique et la fonction de ses composantes. Toutefois, lorsque l'EMTF s'intègre aux forces expéditionnaires aériennes et spatiales ainsi qu'aux forces interarmées, la projection de la puissance de combat devient plus qu'un transfert rapide sur des distances stratégiques. La projection de la puissance d'une force irrésistible n'est que l'un des effets qui accroît la ra-

pidité de réaction et l'efficacité de l'ensemble des forces militaires américaines.

## Effets

Les forces armées d'aujourd'hui ont un impératif clairement défini : établir le front de défense à l'étranger en portant le combat sur le territoire de l'ennemi et saisir l'initiative à la source.<sup>8</sup> Même si les forces de combat basées dans les états américains continentaux sont prêtes à se charger de cet impératif, elles s'appuient sur des forces de soutien qui sont tout aussi expéditionnaires. Comme indiqué plus haut, l'EMTF amplifie la nature intrinsèquement expéditionnaire des Forces aérienne et spatiale. En tant qu'avant-garde du système de mobilité aérienne, les forces de l'EMTF jouent un rôle crucial dans le soutien des missions de transport aérien et de ravitaillement en vol qui accroissent la vitesse et la portée des expéditions aériennes. Une partie des forces déployables et fixes de l'EMTF travaillent à l'accélération du déploiement des unités, alors que d'autres accélèrent les opérations menées en aval pour décharger les cargaisons et les passagers en préparation de l'action décisive. La focalisation de l'EMTF sur le combat accroît la rapidité de réaction de la mobilité aérienne à l'échelle planétaire, qui réduit l'écart entre le déploiement et l'emploi des forces expéditionnaires aériennes et spatiales.

Les qualités qui font de l'EMTF un facilitateur aussi important des opérations expéditionnaires aériennes et spatiales s'appliquent également à la force interarmées. Parmi quelques ajouts notables, on peut citer l'AMLO, l'équipe ComCam et l'AMOS. Chacun de ces éléments de l'EMTF accroît la puissance de combat expéditionnaire des Armes sœurs d'une façon ou d'une autre. Par exemple, les AMLO simplifient le déploiement des unités pour accélérer la projection de la puissance de combat lourde. L'équipe ComCam met une imagerie permettant une évaluation du combat à la disposition de toutes les armes et l'AMOS gère le transport sur le théâtre d'opérations destiné au soutien des forces combattantes.

Les commandants des forces de combat ne manqueront pas de continuer à insister sur la nécessité d'améliorer la vitesse, l'agilité et l'accessibilité. L'EMTF, en tant que partie intégrante du système de mobilité aérienne élargi, joue un rôle fondamental dans la satisfaction des besoins des combattants. C'est la raison pour laquelle les diverses composantes de l'EMTF continuent à évoluer afin de produire les effets désirés pour la force interarmées aux niveaux tactique, opérationnel et stratégique de la guerre.

L'EMTF continue à aller de l'avant, accroissant son potentiel et faisant une réalité de la vision interarmées d'une domination totale, qui vise à « contrôler toute situation ou assurer la défaite de tout adversaire sur l'ensemble de l'éventail des opérations militaires. »<sup>9</sup> Une telle capacité idéale dépendra de celle de l'EMTF, de concert avec les aéronefs de mobilité aérienne, à assurer les mouvements de forces à volonté. Cela peut paraître simple mais une réaction encore plus rapide, la persévérance pendant toutes les opérations de soutien et la capacité à transférer des forces en tout point du globe ne sont pas aisées.

Répondre à une telle attente exige des changements tournés vers l'avenir, dont certains sont déjà en cours ou à l'étude. La maîtrise des compétences d'ouverture de bases constitue la tâche numéro un du CRG. L'AMC travaille par conséquent à établir une unité de formation professionnelle spécialement à l'intention du CRG. La formation professionnelle agit comme mécanisme permettant de garantir qu'un nombre suffisant d'aviateurs sont prêts à répondre aux besoins croissants de projection de puissance accélérée.

Au niveau opérationnel de la guerre, la domination totale exigera une mobilité aérienne continue, dont l'effet net sera une distinction très atténuée entre les niveaux stratégique et tactique de la mobilité aérienne.<sup>10</sup> C'est la raison pour laquelle l'EMTF se montre le plus chaud partisan de changements en termes de technologie et de procédés visant à améliorer les opérations de remontée des informations avec les moyens de commandement et contrôle basés aux Etats-Unis et à permettre une transition en douceur entre les opérations de

mobilité aérienne à l'échelle planétaire et sur le théâtre d'opérations. Certains de ces changements impliquent la recherche du meilleur moyen d'intégrer plus complètement la mobilité aérienne au plan interarmées de manœuvre en créant un cadre de stratégies de la mobilité aérienne au sein de l'AMOS.

L'EMTF représente un changement profond de la façon dont l'AMC approche le soutien en termes de mobilité aérienne apporté au combattant. Il commença par exploiter le

potentiel de ses composantes fixes, déployables et spécialisée en les associant dans une même organisation mère focalisée sur les besoins du combattant. Une telle focalisation conduit à l'orientation résolue des EMTF conformément à l'organigramme de commandement des forces combattantes, ce qui canalise les ressources des groupements tactiques afin de garantir que les forces américaines sont prêtes et capables d'une réaction rapide, soutenue et décisive. □

## Notes

1. *Air and Space Power in the New Millennium* (La Force aérienne et spatiale dans le nouveau millénaire), sous la direction de Daniel Gouré et de Christopher M. Szara (Washington, DC: *Center for Strategic and International Studies*, 1997), xxiii.

2. Document doctrinal de l'Armée de l'Air américaine (*Air Force Doctrine Document*, AFDD) 2-1, *Air Warfare* (Guerre aérienne), 22 janvier 2000, 31.

3. Général John W. Handy, "Warfighting Reorganization: Evolutionary Change to Support Expeditionary Air Force Operations" (Réorganisation de la conduite de la guerre : l'évolution des opérations des forces expéditionnaires aériennes de soutien), *The Air Mobility "Flight Plan"* (Le « plan de vol » de la mobilité aérienne), février 2004, <https://private.amc.af.mil/visionForAMC/reorganization.htm> (consulté le 25 janvier 2005).

4. Divers facteurs peuvent influencer la MOG, qui décrit le nombre d'aéronefs pouvant stationner en même temps sur un aérodrome. Par exemple, la "parking MOG" (capacité maximum de stationnement) – qui indique le nombre d'aéronefs pouvant occuper un espace sur un aérodrome – ne permet pas d'accéder facilement aux appareils pour effectuer des opérations de ravitaillement en combustible, d'entretien, de chargement, etc. La "working MOG" (capacité maximum de service), telle que la décrit l'article, tient compte des nombreux facteurs qui permettent aux aéronefs d'évoluer sur un aérodrome. Les facteurs limitatifs changent en fonction des ressources disponibles. Pour des références doctrinales à la

MOG, voir l'ancien AFDD 1-1, *Air Force Task List* (Liste des tâches de l'Armée de l'Air), 12 août 1998, 177 ; l'AFDD 2-6.2, *Air Refueling* (Ravitaillement en vol), 19 juillet 1999, 57 ; et l'AFDD 2-6.3, *Air Mobility Support* (Soutien de mobilité aérienne), 10 novembre 1999, 33.

5. AFDD 2-4, *Combat Support* (Soutien au combat), 22 novembre 1999, 27.

6. Général de brigade Bobby J. Wilkes, commandant du 21<sup>ème</sup> groupement tactique expéditionnaire de mobilité, "EMTFs... One Year Later" (Les EMTF... un an après), (allocation prononcée à l'occasion de l'*Airlift Tanker Association Convention* [Congrès de l'association du transport aérien et du ravitaillement en vol]), Dallas, Texas, 29 octobre 2004).

7. AFDD 2-5, *Information Operations* (Opérations informationnelles), 11 janvier 2005, 15–16.

8. *National Military Strategy of the United States of America, 2004: A Strategy for Today; A Vision for Tomorrow* (Stratégie militaire nationale des États-Unis, 2004 : une stratégie pour aujourd'hui ; une vision pour demain), (Washington, DC: *Joint Chiefs of Staff*, 2004), 2.

9. *Ibid.*, 20.

10. Général de corps d'armée John R. Baker, vice-commandant, *Air Mobility Command*, "Supporting Joint Operations: Getting There" (Soutien des opérations interarmées : comment y arriver), (allocation prononcée à l'occasion de l'*Air and Space Conference* [Conférence de l'air et de l'espace]), Washington, DC, 13 septembre 2004).