

La lettre de la RMF UE



Pour cette dernière édition de l'année, je crois qu'il est bon de saluer des projets à l'impact significatif, mais à la résonance médiatique limitée. Nous savons tous combien le rayonnement des initiatives européennes dans le domaine de la Défense et de la Sécurité peuvent souffrir des lacunes de communication, voire de l'absence de celle-ci à leur sujet. Cela mine leur impact, et ne permet pas à l'Union Européenne de se positionner comme un acteur de poids sur la scène internationale.

Nous nous pencherons donc sur la stratégie de sureté maritime de l'Union Européenne (SSMUE). En effet, ce projet de grande ampleur permettra aux Etats membres et aux institutions européennes de devenir des acteurs de rang mondial dans le domaine de la sécurité maritime, en gardant à l'esprit la dimension nécessairement duale d'un tel projet, ainsi que notre souci de promouvoir une approche globale des problématiques de sécurité.

Amani Africa I et II font aussi partie de ces initiatives méconnues mais ayant un impact conséquent sur l'Union Africaine en lui permettant à long terme de se doter de capacités la rendant apte à prendre en charge seule les crises africaines.

En outre, dans un registre plus classique, nous nous intéresserons à l'après EUFOR RCA. Cette mission, ayant d'abord suscité un certain scepticisme, a rencontré de beaux succès et a donné la preuve de l'efficacité des forces européennes malgré un théâtre d'opérations exigeant et volatil. EUMAM RCA, nouvelle mission militaire européenne de conseil auprès des FACA, permettra de défendre les acquis de EUFOR RCA, même si nous pouvons regretter que le format d'un EUTM n'ait pas été retenu d'emblée.

Enfin, nous avons reçu le Général de division aérienne Hervé Rameau, directeur de la Direction de la Sécurité Aéronautique d'Etat, qui détaillera pour nous les changements résultants du programme *Single European Sky* dans le domaine de la navigation aérienne, ainsi que la manière dont les armées sont touchées par ces évolutions.

Bonne lecture, et excellentes fêtes de fin d'année.

Vice-Amiral d'escadre Charles-Edouard Coriolis

*Représentant militaire permanent de la France
auprès de l'Alliance atlantique et de l'Union européenne*

Sommaire

Le Focus du mois : Amani Africa I et II	2
Opérations : EUMAM RCA ; l'option de l'avenir ?	3
Actualités : la Stratégie de Sureté Maritime de l'Union Européenne (SSMUE)	4
Brève : Relève du Général Lion, <i>Force Commander</i> de Eufor RCA	5
Entretien : avec le Général de division aérienne Rameau, directeur de la DSAE	6



Amani Africa I et II

Projets civilo-militaires lancés en novembre 2008, Amani Africa I et II visent à valider la capacité opérationnelle de la Force Africaine en Attente (FAA), au travers d'une coopération entre l'Union Européenne et l'Union Africaine (UA).

L'objectif global est que, dès 2015, l'Union Africaine possède les capacités de commandement et de prise de décision pour employer cette force qui doit être en mesure de gérer une crise sur le sol africain, de la phase préparatoire à la sortie de crise.

Ce projet a été mis en œuvre par un élément de planification réunissant des délégués des Etats-Membres (*EU Permanent Planning Team*), et par une équipe armée par l'UA. Ce groupe doit soutenir et seconder la division de soutien opérationnel de l'UA au travers du développement de scénarii adaptés qui prendront notamment en compte la dimension financière des opérations.



Formation portant sur la planification et le management d'opérations de soutien au sein de l'Union Africaine, Harare, novembre 2014

Le premier cycle (2008-2011), basé sur le concept *Recamp*, initié et élargi par la France, visait à faire un état des lieux des capacités opérationnelles et de commandement de la Force Africaine en Attente. Clos en octobre 2010 avec le succès de l'exercice de commandement des forces opérationnelles, ce programme a pu être reconduit sous une autre forme.

L'objectif d'Amani Africa II (octobre 2011-2015) est de valider la capacité de déploiement rapide de la FAA d'ici 2015, tout en tirant les leçons du premier cycle. Aussi a-t-il fallu adopter une approche pluridisciplinaire, en insistant sur les composantes de sécurité au sein de la FAA et en faisant un effort sur les systèmes de communication de cette force.

Ce cycle bénéficie d'un financement européen à hauteur de 5.2 millions d'euros, au titre de l'Instrument pour la facilité de la paix, qui doit servir notamment à financer le transport de la force, le recrutement et la logistique au sens large. Par ailleurs des contributions d'Etats-tiers comme le Canada ont pu, par exemple, financer une mission d'entraînement en novembre 2012.

Après une série de conférences durant l'été 2014 (Conférence de logistique en juillet, Conférence d'évaluation et conférence finale de planification en septembre), doit se tenir au printemps 2015 l'exercice final de certification.

La localisation de cet exercice, qui comprend une phase légère de déploiement, n'a pas été encore arrêtée, après l'ajournement de la candidature du Lesotho pour des raisons liées à la sécurité intérieure de ce pays. Ce dernier chapitre donnera lieu à l'automne 2015 à un rapport final global sur Amani Africa. Ce rapport devra mettre en lumière l'aptitude de l'UA à gérer elle-même un scénario réel de situation de crise.

En tant qu'élément indispensable de l'Architecture Africaine pour la Paix et la Sécurité, la FAA doit être en mesure, grâce à la préparation offerte par Amani Africa, de proposer une réponse purement africaine à une situation de crise.

Par le Commissaire en Chef de 1^{ère} classe Roux, représentant Français auprès du Comité spécial Athéna



EUMAM RCA, l'option de l'avenir ?

Suite à la prolongation du mandat de la mission EUFOR RCA jusqu'au 15 mars 2015, les ministres de la Défense de l'UE se sont accordés lors du Conseil des Affaires Etrangères du 18 novembre sur la nécessité de planifier une mission européenne post EUFOR.

A ses débuts, la mission EUFOR RCA avait suscité bien peu d'enthousiasme, voire un réel scepticisme, de la part de certains Etats membres, notamment quant à son impact réel sur la situation politique et sécuritaire en Centrafrique. En outre, s'y joignait une certaine méfiance envers les intentions de la France, qui avait largement contribué à la mise en place de cette mission.



Le Général Pontiers, Commandant de EUFOR RCA, en inspection

Cependant, si la mise en route fut ardue, son efficacité sur le terrain a été reconnue par les autorités locales, l'ONU et la majorité des acteurs européens, ce qui permet un transfert de responsabilité sans heurt vers la MINUSCA.

Aujourd'hui, il est nécessaire de ne pas perdre ce qui a été acquis sur le terrain ; l'intervention de Jean Yves le Drian, ministre français de la Défense, au Conseil des Affaires Etrangères allait dans ce sens, en prônant le développement d'un concept de gestions de crise. Ce dernier a été validé lors du Comité Politique de Sécurité du 10 décembre.

Il s'agit d'un projet de mission PSDC militaire à destination des Forces Armées Centrafricaines (ou FACA), à vocation de conseil et de formation limitée à des domaines précis pour certains hauts responsables des FACA, notamment à propos du droit des conflits armés.

L'avenir des FACA, pour le moment désœuvrées, est déterminant pour la stabilité du pays, comme l'ont fait remarquer le Général Pontiers, commandant de EUFOR RCA, ainsi que nombre d'intervenants extérieurs.

Bien que la mission EUMAM semble être un bon départ pour une réforme du secteur de sécurité (RSS) en RCA, nous pourrions regretter que le format EUTM, qui a prouvé son efficacité au Mali et en Somalie au travers de ses trois piliers *formation, conseil, et mentorat*, n'ait pas été retenu d'emblée pour la Centrafrique. La porte vers une mission de ce type reste cependant ouverte.



La Stratégie de Sûreté Maritime De l'Union Européenne

A une époque difficile pour l'Union Européenne, dans un contexte économique déprimé, doublé d'un désintérêt relatif pour les questions de sécurité et de défense, peu de projets de coopération à l'échelle européenne peuvent être valorisés.

Parmi ces derniers, cependant, la Stratégie de Sûreté Maritime (SSMUE) fait figure d'exception et même de projet phare. Elle pourrait permettre de faire de l'Union un acteur global reconnu dans le domaine de la sûreté maritime et susciter une adhésion nouvelle des Etats membres autour du projet européen.

Si l'on devait faire un historique de la SSMUE, on devrait remonter au Conseil Européen de juin 2010 sous présidence espagnole où l'utilité d'une telle stratégie, au sein de la Stratégie Européenne de Sécurité (SES) et articulée avec la PSDC et la Politique Maritime Commune, avait été mise en avant.

Mais ce fut durant le Conseil Européen de décembre 2013 que la SSMUE a été lancée, pour être finalisée et adoptée dès l'été 2014, en se basant largement sur les conclusions du rapport d'initiative du Parlement Européen de 2012.

Les travaux finaux d'élaboration de la SSMUE, sous l'égide des présidences grecque et italienne en groupe des Amis de la présidence, ont été déterminés par le souci de faire de l'Union un acteur majeur du domaine maritime, de rendre cette stratégie complémentaire avec l'OTAN, d'y inclure une vaste dimension duale en favorisant les synergies civilo-militaires, de mettre un place un continuum entre sécurité intérieure et extérieure, et enfin par l'attention accordée aux projets de R&D/R&T et à l'innovation, dans le cadre Horizon 2020

La SSMUE est régie par un plan d'action réaliste et robuste réalisé sous la présidence italienne, fruit des travaux croisés du SEAE, de la Commission et des Etats. En plus des éléments cités plus haut, ce dernier inscrit au cœur de la SSMUE l'idée que la PSDC, l'approche globale des crises et la réaction rapide y ont toute leur place. Y figure aussi, par exemple, la nécessité de disposer de capacités d'appréciation de situation et de veille

stratégique permanente, qui permettraient un partage généralisé des informations en s'appuyant le *Common Information Sharing Environment (CISE)*.



Navire en patrouille dans le cadre de l'opération Atalante

Nous pourrions aussi citer l'inclusion, dans ce plan d'action, du développement capacitaire se fondant sur la coopération et le *pooling and sharing*, en lien avec les travaux de l'EMUE sur les lacunes capacitaires actuelles, et ceux de l'AED qui se consacre à la définition de nos besoins sur le long terme.

On citera aussi la formation conjointe entre Etats membres et l'attention accordée à la reconstruction des moyens des Etats tiers. Ce plan d'action a comme finalité d'être adopté au Conseil de décembre 2014, suite aux discussions des différents groupes de travail qui rapportent régulièrement le fruit de leurs travaux à la HR.

Parmi les domaines intéressant la SSMUE, deux sont primordiaux, sous le prisme de la PSDC : la patrouille maritime, qui permettra d'harmoniser les besoins opérationnels des navires et les systèmes navals de surveillance, qui prennent en compte le segment spatial et la problématique des drones.

La Stratégie de sûreté maritime permettra par ailleurs un développement très profitable pour les entreprises françaises qui pourront se positionner sur des appels d'offre dans les prochaines années, notamment au sein des différents projets menés par les DG et les agences *ad hoc*, que ce soit Frontex ou le CISE de la DG MARE.

Si l'on devait retenir une chose de la SSMUE, c'est l'ouverture d'un vaste champ d'actions et de possibilités pour tous les acteurs européens dans le domaine maritime. Permettant de contribuer à l'autonomie stratégique de l'UE, sa capacité à devenir un *fournisseur* de rang mondial en matière de sûreté maritime et sa vocation à entretenir des approches conjointes et duales, lui confèrent une portée majeure pour la prochaine décennie.


Brève
**Relève du Général de brigade Lion,
Force Commander de EUFOR RCA**


Le Général Lion, Force Commander de EUFOR RCA

Le 16 décembre prochain, le Général de brigade Lion, Force Commander de EUFOR RCA, en place depuis le début du mandat de la mission, sera remplacé par le Général de brigade Bacquet, qui commande la 1ère brigade Logistique.

Nous souhaitons bonne chance au Général Bacquet pour la mission à venir et bon retour à son prédécesseur, qui a brillamment assumé son rôle.


Présentation

**Le Général de division aérienne Hervé Rameau,
Directeur de la Direction de la sécurité aéronautique d'Etat**



Né le 15 décembre 1960, le Général de division aérienne Hervé Rameau est issu de la promotion de l'Ecole de l'air de 1980 « Saint Hillien », et a occupé pendant sa carrière des affectations liées aux opérations et des postes de responsabilité en état-major. Ainsi, pour la partie opérationnelle, après des débuts dans la chasse sur Jaguar, il a commandé l'escadron 4/33 Vexin basé à Djibouti.

Plus tard, après une affectation au Centre de Détection et de Contrôle de Cinq Mars La Pile, le Général Rameau a commandé la base de Solenzarra, puis, lors de son passage dans la branche aérienne du Commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA), il a commandé les moyens aériens français lors de l'opération Harmattan en Libye.

Pour ce qui est des postes en état-major, le Général Rameau a occupé le poste de chef d'état-major de la direction de la circulation aérienne militaire et dirige aujourd'hui la Direction de la sécurité aéronautique d'Etat (DSAÉ). Marié et père de quatre enfants, il a été promu général de brigade aérienne en février 2011 puis général de division aérienne en septembre 2013.



Entretien avec le Général de division aérienne Rameau, au sujet de *Single European Sky*

1. Mon Général, en tant que directeur de la Direction de la sécurité aéronautique d'Etat (DSAÉ), pourriez-vous nous rappeler quelles sont les raisons qui ont conduit à la création de cette direction et quelles en sont les missions ?

La création de la DSAÉ s'inscrit dans une vaste dynamique sociétale caractéristique des temps modernes, qui est l'exigence croissante de nos concitoyens pour un niveau de sécurité élevé, transparent et démontrable dans toutes les activités humaines.

La résonance médiatique des accidents aériens, l'attention accordée dans ces circonstances au respect des règlements de sécurité, ont généré une prise de conscience progressive de cette réalité au sein des aviations civiles et ont abouti à la création de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) en 2002. Cette agence est chargée de rédiger les règlements de sécurité applicables aux aviations civiles opérant sur notre continent et de surveiller leur mise en œuvre par les divers opérateurs aériens civils.

Pour ce qui est des aviations militaires, les Etats membres ont choisi de les soustraire à l'autorité de cette agence, ce qui se justifie par le caractère régalien de leurs activités, c'est à dire une exigence d'autorité nationale et des besoins spécifiques en termes de liberté d'action. Cependant, les Etats se sont engagés à ce que les aviations militaires ne remettent pas en cause la sécurité aérienne civile.

La DSAE fut créée pour répondre à cet engagement et assurer une pleine cohérence de la sécurité aéronautique dans notre espace aérien national. Elle a la double mission de mettre en place un corpus national de règles de sécurité adapté aux aéronefs d'Etat, compatible de celui s'appliquant à l'aviation civile, et de surveiller la bonne application de ces règlements.

Elle permet d'intégrer à la sécurité aérienne les spécificités des flottes d'Etat, dont les missions, contrairement à celles de la flotte civile, justifient parfois des prises de risque. L'enjeu de la DSAE réside d'une part dans la crédibilisation de l'état français au regard de ses responsabilités en matière de sécurité aéronautique et, d'autre part, dans l'aptitude à fournir aux exploitants étatiques des conditions maîtrisées de prise de risque lorsque la situation l'exige.

2. La gestion du trafic aérien (*Air Traffic Management, ATM*) va être profondément modifiée par le projet *Single European Sky (SES)* et son volet technologique *SESAR (SES Air Traffic Management Research)*. Quels seront les grands changements dans le domaine de la gestion du trafic aérien européen ainsi que des procédures de contrôle et de navigation ?

Single European Sky et son volet technologique *SESAR* sont une révolution au sens propre ; un véritable changement de paradigme dans le domaine du transport aérien.

Cela se fera par deux évolutions fondamentales ; la première est le passage au « tout satellitaire », à contrario du système actuel qui repose sur l'emploi d'un ensemble de balises et d'équipements au sol à partir desquels se construisent les routes aériennes. Cela

permettra une construction individualisée et optimisée de la trajectoire de chaque appareil, plus complexe mais plus performante que l'actuelle gestion du trafic aérien par flux.

Deuxièmement, SES et SESAR sont bâtis sur le principe de la mise en réseau de l'ensemble des acteurs du trafic aérien, qu'il s'agisse des aéroports, des centres de contrôle, des appareils eux-mêmes, et ceci depuis le lieu de chargement des passagers jusqu'à leur lieu de déchargement.

La gestion et le contrôle aérien de l'ensemble des mouvements – du début du roulage jusqu'au parking - s'effectue alors de façon individualisée et automatisée à partir des données échangées et traitées en temps réel entre tous ces acteurs, transformant le contrôleur aérien en superviseur de la sécurité. Ces deux piliers de l'architecture de SES vont changer en profondeur notre manière d'appréhender et de gérer le trafic aérien.

3. Quelles seront les conséquences de la mise en œuvre de SES et SESAR sur l'aviation militaire ?

Je crois qu'avant toute chose, il est important de rappeler que bien que les règlements « ciel unique » ne soient pas applicables aux entraînements et opérations militaires, l'espace aérien est un bien commun, une ressource unique.

Ceci se traduit par une interconnexion permanente des aviations civiles et militaires. Les flottes aériennes militaires seront donc forcément touchées par les conséquences de la mise en place de SES.

Il sera notamment nécessaire d'adapter les systèmes et les procédures mis en œuvre par les aviations militaires pour leur permettre d'être intégrées dans ce nouvel environnement et de conserver l'interopérabilité entre les deux parties.

Cette adaptation n'est pas simple à mettre en place. Cela suppose des modifications profondes et rapides dans les équipements embarqués à bord de nos appareils tout comme dans nos systèmes de contrôle aérien, ainsi que la formation de notre personnel, cela dans un contexte budgétaire difficile.

La mise à niveau de flottes anciennes et comportant des petits nombres d'appareils sera coûteuse, notamment en raison de l'absence d'économie d'échelle. L'équipement des avions de combat n'est pas toujours possible du fait de l'exiguïté des machines. L'explosion du volume de données échangées entre les acteurs pose des problèmes de cyber-sécurité et de confidentialité.

De plus, les missions régaliennes propres à l'aviation d'Etat exigent une grande liberté d'action. Or, SES implique une densification du trafic et une prédictibilité moindre, en raison de l'individualisation des trajectoires et de la fin de la gestion du trafic aérien par flux.

Il est donc nécessaire d'imaginer des *modus operandi*, qui nous permettront de garder notre liberté d'action dans ce nouvel espace, en vue de réaliser les missions qui nous incombent, telles que la police du ciel, nos entraînements, ou les missions de guerre.

Le contexte actuel d'opérations régulièrement menées depuis le territoire national et de foyers de crise situés à la périphérie immédiate des frontières de l'UE rend ces exigences critiques.

4. Comment les militaires peuvent-ils exprimer leurs besoins et leurs contraintes au sein des mécanismes européens de mise en œuvre de ce projet ?

L'objectif de SES étant essentiellement économique, les mécanismes en place sont principalement tournés vers la prise en compte des réalités du transport aérien civil. Pour autant, les décisions reviennent toujours en dernière instance aux Etats, seuls légitimes à accepter les règlements proposés. Cette dimension étatique permet en toute théorie l'expression de la dimension militaire.

Mais au plan pratique, ce dispositif s'avère insuffisant. D'une part, il intervient en toute fin de processus, alors même que les militaires n'ont pas pu participer à la genèse en amont des règlements. L'appréciation des contenus est donc difficile, la position militaire étant noyée dans une position nationale plus globale. D'autre part, cette méthode n'offre pas d'espace pour une action concertée des militaires de l'UE qui permettrait de faire valoir les besoins spécifiques propres à cette communauté.

Je pense qu'il est important que les militaires soient repositionnés de façon plus équilibrée dans les processus de construction du SES, au travers de la prise en compte dès les travaux préliminaires de leurs spécificités dans leur triple rôle d'utilisateurs de l'espace aérien, de prestataires de navigation aérienne et de régulateurs, au même titre que le sont les partenaires civils. Il s'agit donc d'être pris en compte plus en amont et d'être considérés comme acteurs à part entière des processus d'élaboration des règlements.

Une interface de dialogue entre militaires et Commission paraît nécessaire. Des pourparlers sont en cours dans ce sens autour de l'Agence Européenne de Défense, qui joue déjà ce rôle dans le déploiement de SESAR. Sans remettre en cause la primauté des Etats, l'élaboration de positions militaires harmonisées préalable à ce dialogue doit permettre de consulter l'ensemble des protagonistes légitimes pour exprimer les besoins des militaires.

5. Comment la France s'est-elle organisée pour se positionner au mieux au sein de ces structures ?

En préambule, je dirai que le paysage de SES est un paysage bruxellois. La Commission, l'OTAN, Eurocontrol, l'AED, la cellule bruxelloise de l'EASA, y sont regroupées. Les réunions y ont lieu, les décisions y sont prises. Très vite, il est apparu comme nécessaire de disposer d'un représentant de la DSAE sur place, qui, en tant qu'expert reconnu de SES et de SESAR, serait à même de porter la vision de la France dans ces enceintes.

Le poste d'ATM REP (*Air Traffic Management REPresentative*) a donc été créé et est aujourd'hui occupé par le Colonel (Air) Christophe Vivier. Plusieurs nations ont fait de même dans un esprit identique. Aujourd'hui, les ATM REP britannique, néerlandais, italien, grec et allemand, travaillent régulièrement ensemble à l'élaboration de positions communes sur SES et SESAR, qui donnent une plus grande visibilité à nos aviations militaires en tant que communauté de besoins et d'intérêts, et favorisent une politique d'influence plus efficace.

Pour s'abonner à la diffusion numérique :

repmilue.bruxelles-dfra@diplomatie.gouv.fr

Rédacteur en chef:

Paul Fritsch

Pour retrouver les numéros précédents de la Lettre d'information RMF :

