

Ares guignait au
début les Mirage
2000 grecs.

L'heure des *Redair*

Deux équipes françaises entendent se placer sur les marchés de services aux armées de l'air avec des jets rapides. Le F-16 et le Mirage 2000 vont désormais être visibles sur ces marchés, prenant le pas sur les L-39, A-4, Alpha Jet et autres MB339.

L'heure de vol des F-35 est hors de prix. Il faudra donc qu'elle soit très rentable, et pour cela, l'offre proposée aux pilotes devra être bien plus dense que les chasseurs précédents. En France, la Marine et l'Armée de l'air font le même constat d'entraînements qui doivent être plus réalistes encore déjà avec le Rafale. Et demain avec le NGF. À qui il faudra donc offrir des plastrons bien plus équipés, agiles que les modèles actuels. La Marine a été historiquement la première à recourir au privé pour d'abord entraîner ses navires contre les attaques d'aéronefs et de missiles (simulées par des jets évoluant en haut subsonique). En parallèle, elle avait aussi déjà croqué dans le concept de *Redair* pour l'entraînement de ses propres pilotes.

■ Systèmes d'armes multicibles

Les systèmes d'armes modernes sont multicibles, mais encore faut-il pour les entraîner avoir plusieurs cibles ! La virtualisation de cibles est techniquement faisable et fiable depuis des années, c'est d'ailleurs une piste exploitée depuis un certain temps par l'Armée de l'air.

Mais rien ne vaut une piste physique, dirigée par un cerveau d'ancien pilote de combat. C'est aussi ce que proposent les *Redair* : réutiliser des jets qui peuvent rendre de bons services, comme leurs cochers.

Jean-Marc Tanguy est un journaliste spécialisé. Il est l'auteur de quinze livres, dont *Commandos du ciel* et *Eject, Eject*, Editions JPO.



Procor a dévoilé son premier Mirage 2000 racheté au Brésil lors du meeting de Luxeuil à l'automne 2021.



Ares s'appuie sur les acquis commerciaux de SdTS.

C'est le concept, qui n'a rien de révolutionnaire (les Anglo-Saxons sont passés les premiers) poussé par deux sociétés françaises, Ares et Procor. L'une comme l'autre revendiquent une offre complexe vers leurs clients militaires, comprenant des scénarios très élaborés afin de prendre parfaitement en compte les besoins d'entraînement de haut niveau des pilotes actuels. Et d'autant plus que la haute intensité revient aussi dans l'air du temps. En prenant ses fonctions, le général Stéphane Mille affirmait à l'auteur que cette haute intensité fait « intrinsèquement partie » de l'ADN de l'Armée de l'air et de l'espace. Mais elle passe aussi par des entraînements revisités, et des volumes d'appareils en l'air. La virtualisation ne fait pas tout !

Depuis des années, le commandement des forces aériennes (CFA) a travaillé ce sujet, avec des escadrons de chasse qui ont aussi pris le sujet à bras-le-corps, avec des entraînements hebdomadaires plus denses au-dessus du Massif central notamment. L'Armée de l'air fait aussi un effort sur les exercices internationaux, mais ces derniers ne permettent pas non plus de tout partager. Sera-t-il plus facile de le faire avec des acteurs privés, même anciens collègues de travail ?

L'expérience menée depuis plus de dix ans dans le domaine du renseignement opérationnel au Sahel démontre bien qu'un acteur privé peut parfaitement intégrer la confidentialité. Pour autant, évidemment, qu'on s'adresse aux bonnes personnes.



Les Brésiliens ont acquis douze Mirage 2000 d'occasion. Procor en a racheté moins d'une dizaine.



Avantage, ces appareils français puis brésiliens ont encore du potentiel devant eux.

■ Se fournir en jets rapides

L'enjeu que les deux sociétés privées assurent avoir réglé, est de se fournir en jets rapides. Pour des Français, il fallait jouer tricolore. Mais les Mirage F1 avaient été rachetés par l'américain Atac. Un saut a donc été franchi, et les deux se sont mis en chasse de Mirage 2000.

Procor a le premier récupéré les siens, des appareils rachetés au Brésil parmi les douze vendus par la France dans les années 2000, pour faire patienter les Brésiliens avant une vente de Rafale qui ne s'est pas faite. Procor a aussi racheté des cellules et des pièces de Mirage 2000 stockées à Châteaudun (qui dit-on ont été revendues aussitôt aux Indiens, qui veulent faire durer leurs 2000).

Et évidemment, les dix Mirage 2000C qui seront retirés du service de l'escadron de chasse 2/5 Île-de-France intéressent aussi.

Ares guignait les Mirage 2000 grecs. Mais comme l'Inde, la Grèce a du mal à se séparer de ses 2000. À cause des Turcs, les Pakistanais locaux. Même des 2000 de première génération peuvent rendre de bons services, notamment porter des Exocet. Donc la piste s'est évaporée, peut-être durablement. Car si les Grecs reçoivent leurs premiers Rafale (les six d'occasion parmi les douze de seconde main, sur un total de dix-huit appareils), ils veulent conserver de la masse d'appareils pour peser face à Ankara, et prendre en compte d'éventuelles pertes au combat ou en entraînement.



Outre les MB339, SDTS a aussi exploité un A-4 de Draken.



Les MB339 ont un coût d'exploitation réputé bas, mais volent trop lentement.



© FAB

La Marine sera la première à recourir au Mirage 2000 pour son Redair. Ici un appareil récupéré par Procor.

■ Plan B au Qatar

Ares a donc dû trouver un plan B. Il est arrivé sous la forme de douze Mirage 2000-5 qataris.

L'émirat a blindé sa force aérienne avec les appareils les plus modernes, dont le Rafale français. Les Mirage 2000-5, pourtant très performants (plus que les 2000-5 utilisés en France, sur de nombreux points) devenaient donc moins incontournables au Qatar.

C'est une belle prise pour Ares qui aurait pu se retrouver en difficulté, avec un marché gagné pour le Redair de la Marine française, dans le segment lent comme le rapide, mais sans avions rapides.

L'entrée en vigueur du marché avec la Marine a par contre été décalée. Initialement, Ares prétendait fournir les premières heures de vol (avec les avions ex-grecs) au début de l'automne 2021.

Cette première victoire d'Ares va être très observée, en France comme à l'étranger.

Le Mirage 2000-5 est plus complexe en effet que le F-16 qu'on commence à voir sur les marchés Redair. Le MCO est aussi plus complexe. Le plus simple à trouver : les pilotes, et sans doute les mécaniciens qui veulent rester ou s'installer dans le sud de la France. C'est aussi la première fois qu'un prestataire privé français disposera d'un appareil aussi complexe, en équivalence du modèle encore en service dans l'Armée de l'air française en une grosse vingtaine d'exemplaires.

■ Gros cap à franchir pour Ares

Du succès effectif de la prestation globale proposée à la Marine dépendra une bonne partie de la suite commerciale. Car Ares passe un gros cap, en partant du MB339 pour aller à une des versions aussi évoluées du Mirage 2000-5. Le M53P2 est aussi une montre suisse, comme l'électronique embarquée. Dès le départ, Ares avait expliqué que sa démarche était soutenue par les gros comptes français à l'origine du Mirage 2000.

Mais la mise en œuvre quotidienne d'un appareil de ce type va demander des moyens humains et techniques. Alors que les marchés Redair n'ont pas été, jusqu'à maintenant, particulièrement rentables.



Ares travaille principalement pour la Marine nationale.

© Ares



La Marine a exprimé très tôt le besoin d'externalisation pour l'entraînement de ses navires.

© Ares

Même si elle s'exprime toujours peu sur le sujet, l'Armée de l'air et de l'espace va être obligée de s'y pencher. On verra le traitement qui en est fait dans le plan stratégique du général Mille qui était attendu pour le début du mois de février.

Avec provisoirement vingt-quatre Rafale de moins (revendus à la Croatie et à la Grèce), et donc dix Mirage 2000C de moins, l'Armée de l'air et de l'espace n'a plus aucune marge de manœuvre pour aller de l'avant, et notamment, s'entraîner à la haute intensité.

Signe des temps, elle a d'ailleurs commencé à... externaliser partiellement l'organisation de ses exercices. *Piloter* a pu le constater avec *Khamsin*, qui s'est déroulé à Djibouti en janvier : un prestataire, Synapse Défense, assurait les fonctions d'*air boss* et « comptait les coups » virtuels des deux formations. Trois anciens militaires assuraient sur place la prestation, qui consommait auparavant de précieux officiers.



Procor peut, malgré sa défaite sur l'appel d'offres Marine, envisager de concourir sur des appels d'offres étrangers, notamment européens. Sans exclure de répondre aux besoins de l'Armée de l'air et de l'espace.

Malgré son âge, le MB339 peut emporter des charges valorisées sous voilure.



© Ares

■ L'Armée de l'air observe

La prochaine étape sera-t-elle le recours à des Redair ? Pas simple, car jusqu'à maintenant, l'Armée de l'air a toujours affirmé vouloir garder une cinquantaine d'Alpha Jet pour la patrouille de France et l'escadron Côte-d'Or de Cazaux, qui assure cette mission de Redair.

Mais à l'heure où on manque de mécanos et de pilotes de combat, peut-on s'en priver ? C'est donc une analyse assez inédite de la valeur à laquelle doit procéder l'Armée de l'air et de l'espace. Il est vraisemblable que cette contribution ne sera pas jugée stratégique, et que, comme l'US Air Force, l'US Navy... et l'aviation navale, l'Armée de l'air et de l'espace va tailler dans le vif. Sans renoncer à ses objectifs qualitatifs d'entraînement.

L'exemple de Synapse Défense montre que la planète ne s'est pas arrêtée de tourner. Le résultat est aussi au rendez-vous avec l'externalisation du renseignement aérien, menée depuis plus de dix ans par la Direction du renseignement militaire (DRM) et la DGSE. Les bugs au démarrage du programme d'avion de renseignement Vador mené en interne par l'Armée de l'air et de l'espace militeraient même pour un retour au *statu quo*.

■ Apache Aviation en embuscade

On l'a vu, pour l'instant, deux groupes ont tenté le coup de dé avec le Mirage 2000, mais un troisième larron cherche lui aussi à rappeler ses atouts. Jacques Bothelin possède une dizaine de L39 qui n'ont pas dit leur dernier mot, mais aussi une demi-douzaine d'Epsilon. Ces appareils servent prioritairement à la formation de navigants civils, mais ils pourraient aussi le faire pour des militaires... tout comme ils pourraient aussi simuler des drones basses perfor-

Les jets d'Apache étaient conduits par d'anciens pilotes de chasse de l'Armée de l'air. La perte de Breitling comme sponsor a réduit la surface de la société. Qui peut repartir au premier contrat.



Apache et Procor partenaires ? L'un possède le segment rapide, l'autre le segment lent.



Ares conçoit ses prestations comme un service global en réponse aux besoins du client.

© Ares

mances, suggère le dirigeant d'Apache Aviation, qui rappelle les multiples attaques de ces engins dans le golfe Persique. Des attaques réalisées à plusieurs drones, et parfois, mêlées à des missiles de croisière. Bref, à l'aune du catalogue de menaces, il faut offrir un large panel de simulateurs aériens.

Les Européens peuvent aussi réunir leurs besoins. L'Agence européenne de défense (AED) a déjà interrogé les prestataires possibles en juin dernier. Procor et Ares ont fait partie des sociétés entendues. Elles connaissent leurs atouts pour créer un pôle européen mais les Européens voudront-ils d'une offre à base d'avions français ? Ces sociétés ont-elles assez de surface commerciale et de capacité à peser et convaincre pour l'emporter face aux Américains ? Ces derniers sont soutenus par un marché dynamique des sorties d'avions de l'US Air Force. Mais pas que, puisqu'Atac (une filiale du conglomérat Textron) a racheté des Mirage F1 français... et Draken a racheté les espagnols. Top Aces propose lui, déjà, des F-16, après en avoir racheté vingt-neuf d'un coup ! Ces sociétés sont en outre portées par des mégamarchés de l'USAF, de l'US Navy et du Marine Corps qui leur assurent un matelas d'activités en milliards de dollars sur une période de plus de dix ans.

Pour que des Français puissent avoir leur chance, il faudra donc aussi un levier de commande publique nationale française (dépassant celui de la Marine), mais aussi mettre du poids politique, comme c'est le cas pour les ventes d'aéronefs neufs. Car il ne faut pas perdre de vue non plus, et c'est le point de départ des Américains, que si vous savez comment s'entraîner, de façon réaliste, une force aérienne, vous savez en fait tout ou presque d'elle. C'est donc bien plus facile de peser commercialement pour la vente d'aéronefs neufs.

■ Un label du ministère des Armées

Les armées ont aussi leur rôle à jouer, en labellisant la qualité du travail fourni, mais aussi en proposant des parcours de deuxième carrière à ses personnels. Et enfin, en offrant des sites adaptés pour baser les aéronefs. Procor a déjà niché à Luxeuil, Ares a déjà plusieurs bases dans le Sud-Est, le Sud-Ouest et la Bretagne.

C'est donc bien un écosystème global de l'équipe France qui doit démarcher en ordre groupé et non dispersé. Associant des prestataires Redair comme Procor, Ares et Apache Aviation, des organisateurs d'exercice comme Synapse Défense, mais aussi des intégrateurs, des financiers... Un sujet vaste sur lequel les Français arrivent déjà en retard, il faut donc vite reprendre une forme d'avantage !

Et investir des euros aussi : problème, les banques se pincent le nez dès qu'il s'agit de financer les

entreprises travaillant dans le secteur de la défense. Les gros comptes ont donc leur rôle à jouer pour assurer le financement et le soutien de tels projets de la marque France.

Car en face, les Anglo-Saxons sont décomplexés. L'un d'eux prévoit même de recycler la base italienne de Decimomannu en vaste base de services aux forces aériennes.

Les sites disponibles, en France, ne manquent pas pour un tel projet, mais il faut aussi prendre en compte les fréquentations touristiques de l'été, le parc hôtelier pour accueillir les clients, l'espace aérien vierge de trafic civil, éventuellement des champs de tir air-air et air-sol... Plusieurs bases possibles, avec des réserves foncières peuvent correspondre à ce portrait-robot, comme Cazaux en Gironde, mais aussi Solenzara en Corse et Nîmes dans le Gard.

Avec ses L39, Apache Aviation peut répondre à un large panel de besoins.



La plupart des L39 d'Apache Aviation proviennent des forces aériennes de l'Est.



Comme chez Procor ou Apache Aviation, les navigants d'Ares ont eu une première vie militaire.



Ares doit désormais sortir de ses marchés conventionnels (Marine, DGA) pour convaincre l'Armée de l'air et des marchés export.



© Ares