

A Nîmes, les avions de chasse de la PME privée SDTS entraînent la Marine nationale

Une salle de briefing, des cartes de vol stabilisées sur la table et des posters d'avions aux murs... Nous ne sommes pas sur une base de l'Armée de l'Air et de l'Espace mais chez SDTS, une entreprise de services de sécurité et de défense (ESSD). Créée en 2015, la structure ressemble à n'importe quelle PME, à un détail près : elle possède des avions de chasse opérationnels.

Installée dans l'un des hangars de l'ancienne base aéronavale de Nîmes-Garons, la société de 23 salariés compte environ 5 000 heures de vol effectuées depuis 2015 pour [la Direction générale de l'armement](#) (DGA) et la Marine nationale. Cette dernière a externalisé certaines parties de l'entraînement de ses pilotes de Rafale Marine et a aussi recours aux services de SDTS pour entraîner certains de ses navires de combat. *«Il n'y a que d'anciens pilotes des armées qui ont troqué l'uniforme pour la tenue civile, résume Gauthier Dewas, directeur général adjoint de SDTS et ancien leader de la Patrouille de France. Nos sept pilotes ont gardé leurs habilitations. Quand on vole à 450 nœuds et 500 pieds d'un navire, on a un niveau d'engagement qui n'est pas usuel pour des civils, on prend les mêmes risques que les pilotes de l'armée en entraînement.»*



Anciens militaires, les pilotes de SDTS participent à des exercices de la Marine nationale au large des côtes françaises.

À Nîmes, inutile de chercher des Mirage 2000 ou des F-16 sur le tarmac. SDTS possède une flotte atypique de huit MB339 démilitarisés – qui n'embarquent pas d'armement. Conçus par l'Italien Aermacchi dans les années 1970, ces chasseurs légers ont été pensés pour l'attaque au sol et l'entraînement. Les appareils de SDTS ont un parcours original. Livrés à l'Armée de l'Air néo-zélandaise pour former ses pilotes dans les années 1990, ils ont ensuite été rachetés par un prestataire américain avant d'arriver en France.

En octobre dernier, SDTS a perdu l'un d'entre eux juste après le décollage, dont les deux occupants ont pu s'éjecter avant de toucher le sol. L'enquête du BEA est en cours et l'ingestion d'un oiseau dans le réacteur serait la piste privilégiée. Contacté par L'Usine Nouvelle, ce dernier n'a pas donné suite.

Des scénarios à la demande contre les Rafale

Mais à quoi ressemble une mission de SDTS pour la Marine Nationale ? L'entreprise se base sur un programme défini plusieurs mois à l'avance par les militaires, puis affiné par la suite. Deux MB339 sont prêts à décoller en permanence et un troisième est placé en réserve. Au large de la Bretagne ou au-dessus de la Méditerranée, les chasseurs de SDTS jouent le rôle des agresseurs – dits «plastrons» dans le jargon – pour permettre aux pilotes militaires de s'entraîner. *«Il y a 20 ans c'était réalisé par les forces armées elles-mêmes, mais aujourd'hui les pilotes volent sur des avions ayant des systèmes extrêmement plus complexes et performants, ils ont besoin de beaucoup s'entraîner face à des menaces plus nombreuses, indique Gauthier Dewas. Nous leur présentons ces situations pour qu'ils puissent réagir et appliquer les stratégies adaptées.»*

Les pilotes de SDTS appliquent des scénarios conçus par les militaires en imitant par exemple le comportement et les tactiques de pays étrangers. Ils représentent une menace qui permet à leurs homologues de l'aéronavale de réagir en fonction des règles d'engagements qu'ils ont reçu. La mission de SDTS s'arrête là : l'analyse et le débriefing des exercices reste la compétence exclusive de l'armée. L'entreprise nîmoise intervient aussi auprès de certains bâtiments de la Marine Nationale qui s'entraînent avant de repartir en mission. Ils les menacent ou simulent des tirs pour permettre à la chaîne de commandement présente à bord de répéter ses gammes.



Une équipe de mécaniciens dédiés s'occupe des opérations maintenance sur l'ancienne base de Nîmes-Garons.

Appelées «Red Air», ces prestations privées d'entraînement militaire sont encore limitées en France, mais solidement installées aux États-Unis. Outre-Atlantique une dizaine d'ESSD travaillent depuis des années avec l'US Air Force et l'US Navy pour jouer les méchants. A la recherche de matériels réalistes, elles acquièrent divers appareils d'occasion, dont d'anciens Mig-29 soviétiques et même de dizaines de Mirage F1 rachetés à l'Armée de l'Air française en 2015.

Les opérations de maintenance internalisées

Est-il sage de confier à des entreprises privées des missions autrefois confiées aux militaires ? Le débat politique existe. Mais à l'heure actuelle, la sous-traitance possède plusieurs avantages immédiats pour l'armée française, dont le budget a fondu, en même temps que sa flotte d'avions de chasse, ces dernières décennies. Déchargés des missions Red Air, les Rafale M peuvent être réaffectés à d'autres missions stratégiques. Ces heures de vol en moins à jouer les agresseurs permettent aussi préserver les machines et d'économiser en coûts de maintenance. Comme souvent pour les entreprises de la défense, rien ne filtre sur le modèle économique de SDTS. Le montant des contrats passés avec le ministère des Armées et son chiffre d'affaires sont confidentiels. Même chose pour le coût de l'heure de vol de ses MB339. À titre de comparaison, le général Mille, chef d'état-major de l'armée de l'Air, a indiqué en novembre au Sénat que l'heure de vol d'un Rafale, appareil plus lourd que le MB339, [se chiffrait actuellement officiellement à 20 000 euros.](#)



Train d'atterrissage, aérofrein... Les systèmes hydrauliques de cet appareil sont testés au sol lors de sa révision des 300 heures.

Quand ils ne sont pas en vol, les chasseurs de SDTS sont entretenus par l'équipe de huit mécaniciens de l'entreprise sur la base de Nîmes. «*Nous faisons notre propre maintenance pour être indépendants et autonomes*», indique Gauthier Dewas. *Nous reproduisons le modèle des*

Armées qui consiste à avoir une équipe de mécaniciens qui prévoit et anticipe la maintenance selon l'activité opérationnelle.»

Lors de notre visite, plusieurs mécaniciens s'affairent autour d'un MB339 dont le fuselage a été séparé en deux pour sa révision prévue après 300 heures de vol. *«On fait du préventif, on inspecte les circuits hydrauliques, les volets et on fait des essais sur le train d'atterrissage»,* indique Christophe arrivé dans l'entreprise après 20 ans au chevet des bombardiers d'eau. Au sol, un groupe hydraulique permet d'alimenter l'avion séparé en deux morceaux. Dans le cockpit de l'appareil, Florent son jeune collègue actionne le train et l'aérofrein qui se déploient dans un grand «clac» caractéristique. Ancien motoriste dans l'Armée de l'Air, passé par la maintenance d'avions de ligne, Florent apprécie le changement d'échelle. *«C'est du sport de haut niveau, il y a des technologies spéciales comme celle du siège éjectable. Quand il y a des problèmes, c'est intéressant de comprendre d'où viennent les pannes.»* Une fois remonté, le jet sera prêt à décoller dans quelques jours.

Un appel d'offres majeur attendu en 2024

Pour préparer la suite, SDTS développe une solution de guerre électronique en partenariat avec une entreprise suédoise et l'Agence innovation défense (AID). Elle prendra la forme d'un pod d'entraînement capable de brouiller les radars afin de prendre la tâche plus ardue aux pilotes de Rafale.

Mais en 2024, le secteur du Red Air français devrait être durablement chamboulé avec un appel d'offres de l'Armée de l'air pour l'entraînement de ses pilotes. *«Nous devons gérer la fin de vie de l'Alphajet (actuel avion de chasse école de l'Armée de l'Air ndlr) qui réalise un certain nombre de missions, dont des missions de Red Air, a indiqué le général Stéphane Mille [à l'Assemblée nationale en octobre dernier](#). Je préfère placer des pilotes dans un Rafale pour qu'ils se préparent à des missions de haute intensité. [...] Ce choix temporaire me paraît raisonnable.»*

Contactés par L'Usine Nouvelle, ni le ministère des Armées, ni l'Armée de l'Air, ni la Marine nationale n'ont souhaité donner de précisions sur la procédure en cours. Selon le Projet annuel de performances 2024 et l'Annexe au projet de loi de finances pour 2024 publiés par le gouvernement, un contrat de location de 6 ans doit être mis en place en 2024 pour le Red Air sans que son montant précis ne soit communiqué.

Un autre projet Red Air en France pourrait être mis en place dans les prochains mois en faveur de l'Ukraine. [Comme révélé par Ouest-France](#), le ministère canadien de la Défense a décidé d'un contrat de 15 millions de dollars pour former des pilotes ukrainiens sur des F-16 au Danemark et en France, sur la base de Cazaux (Gironde). Les sociétés Top Aces et SDTS seraient potentiellement impliquées dans «l'entraînement aérien opérationnel» de ces derniers. Interrogé par L'Usine Nouvelle, SDTS n'a pas souhaité confirmer l'information.