



Droits d'auteur sur l'image : Sikorsky Aircraft Corporation. Tous droits réservés.

Le nouvel hélicoptère maritime du Canada, le CH-148 Cyclone de Sikorsky.

L'AVENIR DE LA FORCE AÉRIENNE

Proclamé en octobre 2005 comme étant le « moteur de la transformation de la Force aérienne », le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes (CGAFC) est le « centre d'excellence pour le développement de la puissance aérospatiale au Canada; son mandat est axé sur la prospective, la mise au point et l'expérimentation de concepts, l'élaboration de la doctrine, la recherche sur les forces aériennes et les leçons retenues. » Parallèlement, le Centre est devenu un lieu de publication de plus en plus prolifique. On note tout particulièrement l'ouvrage stimulant intitulé : *Projecting Power: Trends Shaping Canada's Air Force in the Year 2019*. S'adressant aux « principaux intéressés et acteurs du développement des capacités de la Force aérienne », cette étude publiée en avril 2009 porte sur les « tendances, moteurs et chocs stratégiques potentiels qui pourraient théoriquement avoir une grande influence sur la Force aérienne du Canada dans dix ans » et sur « l'incidence probable de ces tendances sur chaque ligne d'opération actuellement cernée dans le Plan de campagne de la Force aérienne (PCFA) ». Les auteurs préviennent que leur étude « ne se veut pas exhaustive et ne devrait pas être vue comme une évaluation critique de l'ensemble du PCFA, mais plutôt comme le point de départ d'études et de discussions supplémentaires dans certains domaines ».

Les exercices de prospective de ce genre sont devenues pratique courante au sein des gouvernements, de l'industrie et des milieux universitaires. Dans bien des cas, ils ont une réelle valeur, mais ils alimentent aussi un certain cynisme voulant qu'ils ne soient guère plus que des documents de promotion complaisante dont la finalité est de protéger les intérêts particuliers et

les futurs budgets de bureaucraties ou d'autres parties prenantes. *Projecting Power* est un texte de promotion dans la mesure où ses auteurs ne vont certainement pas recommander la dissolution de la Force aérienne du Canada, mais cela ne veut pas dire pour autant que cette étude est moins utile qu'elle n'aurait pu l'être autrement ou que sa lecture sera « sans douleur » pour les gens de l'armée de l'air. L'hypothèse qui y est avancée à l'effet que l'avion destiné à remplacer le CF-18 sera sans doute le « dernier chasseur piloté que le Canada achètera », la remarque voulant que les technologies avancées de simulation réduiront considérablement le nombre d'aéronefs d'entraînement requis, ainsi que l'évaluation plutôt pessimiste de l'avenir des appareils de RSR (renseignement, surveillance et reconnaissance) pilotés témoignent éloquemment de ce réalisme.

La première partie de l'étude explore une gamme variée de « tendances et moteurs », notamment les tendances démographiques (et leurs conséquences possiblement sérieuses pour les Forces canadiennes), économiques (ayant aussi des implications critiques pour les Forces canadiennes), environnementales (et leurs conséquences pour l'Arctique) et énergétiques (y compris les ramifications inquiétantes pour la Force aérienne au chapitre des coûts du carburant d'aviation). Sont également abordées les tendances géopolitiques ayant une incidence sur les Forces canadiennes, tant au pays qu'à l'étranger, « dans les opérations couvrant tout le spectre des conflits dans le croissant de l'instabilité », ainsi que les tendances scientifiques et technologiques (par exemple, les technologies de simulation, les engins sans pilote [UAV], les opérations spatiales), les tendances militaires et en matière de sécurité (y compris la proliféra-

tion des armes antiaériennes), et les tendances dans le domaine des menaces asymétriques. Le rapport *Projecting Power* affirme que la Force aérienne est « à l'évidence [bien placée] pour être le chef de file naturel des opérations et de la sécurité aérospatiales pour le gouvernement du Canada ».

Un élément fascinant, bien qu'à certains égards « hors normes », de cette première partie présente une série de scénarios d'« autres issues ». Dans l'un de ceux-ci, envisagé pour 2016, un futur gouvernement de coalition décide que les graves pénuries de personnel au sein des Forces canadiennes et le besoin perçu d'« inculquer aux néo-Canadiens la loyauté et l'engagement envers les objectifs du Canada » justifient l'instauration d'un « service militaire obligatoire ou coopératif ». La coalition est battue en Chambre et « les Forces canadiennes n'ont plus d'autre choix que de se résigner à devenir une faible force constabulaire de sécurité ». Un autre scénario imagine qu'en 2012, une économie en difficulté, les coûts astronomiques des soins de santé et le désir de la population de retirer les dividendes de l'après-guerre d'Afghanistan et de réduire les dépenses pour la Défense auront pour effet de semer des doutes sur la volonté populaire et la capacité d'Ottawa de fournir assez de ressources pour réaliser le présent Plan de campagne de la Force aérienne. D'autres scénarios encore sont envisagés : par exemple, des administrations états-uniennes successives associent le libre accès du Canada au marché américain au maintien de la présence canadienne – sous diverses formes – en Afghanistan; une future guerre entre l'Inde et le Pakistan provoque des « échauffourées à grande échelle » en Colombie-Britannique et en Ontario « où d'importantes populations d'origine indienne et pakistanaise se sont établies »; et un attentat terroriste majeur à Montréal fait un grand nombre de victimes civiles. Par conséquent, « les Canadiens français s'unissent pour demander au gouvernement de retirer immédiatement ses troupes de l'ouest du Pakistan. Le gouvernement de coalition est défait. » Les scénarios comportant des pressions des États-Unis par rapport à l'Afghanistan et le désir de la population de retirer les dividendes de la paix après l'engagement en Afghanistan pourraient aider à éclairer un débat à plus court terme portant sur le rôle du Canada en Afghanistan après 2011. Le rôle actuel du Canada ne peut se poursuivre comme tel après 2011, mais il y aurait peut-être lieu de considérer une contribution axée sur l'aviation et articulée autour du transport par avions à voilure fixe, des opérations d'appareils à voilure tournante (bien que la lourde maintenance qu'exige le CH-147D pose des défis) et des activités de renseignement, surveillance et reconnaissance (véhicules aériens sans pilote, CP-140 et possiblement de nouvelles acquisitions – veut-on du Hawker Beechcraft MC-12W?).

La deuxième partie de l'étude examine les effets que pourraient avoir les « tendances et moteurs » identifiés sur chaque ligne d'opération du Plan de campagne de la Force aérienne 2007. On y fait remarquer que les flottes de CF-18, de CP-140 et d'avions de recherche et sauvetage (les CC-115 et CC-130) « auront atteint la fin de leur vie utile prévue » en 2017 et que « des fonds suffisants ne seront peut-être pas disponibles pour remplacer toutes les flottes en temps opportun », compte tenu « du climat économique actuel et des pressions fiscales qui s'exercent sur le [gouvernement du Canada] ». Le cas échéant,

« il faudra développer et mettre en œuvre à temps » des programmes de prolongement de la durée de vie des aéronefs. L'étude souligne que l'industrie aérospatiale canadienne est un « chef de file international dans le domaine du soutien aux vieilles cellules d'aéronefs », mais prévient que « les pressions politiques visant le maintien des emplois canadiens dans le secteur de l'aérospatiale seront confrontées à la nécessité d'acquiescer de nouveaux appareils étrangers exigeant moins de soutien de ce secteur ». Comme nous l'avons vu plus haut, *Projecting Power* arrive à la conclusion que le successeur du CF-18 sera sans doute le dernier chasseur piloté que le Canada achètera, ce qui n'est pas sans rappeler les déclarations péremptives de Duncan Sandys, formulées plusieurs générations avant le temps dans le livre blanc de 1957 sur la Défense britannique, au sujet des perspectives de déclin des chasseurs pilotés. « À l'avenir », note l'étude du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, « les drones de combat (UCAV) plus petits, moins chers et sacrificiables présenteront des avantages insurpassables par rapport aux aéronefs pilotés tant au chapitre de la performance que des coûts ». Dans un même ordre d'idées, l'étude poursuit : « d'ici 2019, on envisage que la constance des drones et des satellites aura éliminé la nécessité d'employer des aéronefs pilotés à l'étape recherche des missions de recherche et sauvetage ». En outre, « le coût d'une capacité permanente de renseignement, surveillance et reconnaissance assurée seulement par des appareils pilotés risque d'être prohibitif. En 2019, les satellites de surveillance, les véhicules aériens sans pilote et d'autres capteurs constants semi-autonomes seront hautement perfectionnés et permettront probablement des économies notables. »

Dans le Grand Nord, l'étude prévoit que « les activités économiques accrues dans l'Arctique (y compris la navigation commerciale et le transit des avions) se traduiront par une augmentation des besoins en matière de surveillance et contrôle, de patrouilles frontalières, de maintien de l'ordre, d'intervention en cas de catastrophe et de missions de recherche et sauvetage. [] La Force aérienne se devra d'avoir une capacité de réaction à la fois plus souple et plus robuste (particulièrement en recherche et sauvetage) face à ces inévitables défis qui pourraient se poser à la suite des changements climatiques. Une capacité de recherche et sauvetage permanente pourrait même s'avérer incontournable à l'avenir. » En 2019, la « façon d'assurer » une capacité accrue de renseignement, surveillance et reconnaissance dans l'Arctique « sera déterminée par des facteurs tels que : le niveau de résolution et de permanence désiré en matière de surveillance, ainsi que les coûts. Les programmes actuels comme Polar Epsilon II, les avions canadiens à missions multiples (CAM) et les Systèmes interarmées d'acquisition d'objectifs au moyen de véhicules aériens télépilotés de surveillance (JUSTAS) offriront des options pour répondre à ces exigences croissantes. »

Outre-mer, dans « le croissant de l'instabilité », la Force aérienne « sera sans doute appelée à remplir des missions humanitaires et de stabilité », et aura donc « à s'appuyer lourdement sur des ressources de mobilité aérienne (transport stratégique et tactique) et de ravitaillement en vol ». Le document ne s'étend pas davantage sur les futurs besoins en matière de ravitaillement en vol, mais si l'on se fie aux commentaires d'en-

semble sur la recherche et le sauvetage de combat (RESCO), ainsi que sur l'appui de la Force aérienne à l'Armée de terre, il paraît logique d'avoir la capacité d'assurer le ravitaillement en vol des hélicoptères. L'étude fait par exemple remarquer que la Direction – Concepts et schémas de la Force terrestre (DCSFT) « prévoit qu'en 2019 l'Armée de terre régulière opérera davantage comme les FOS [Forces d'opérations spéciales] d'aujourd'hui. Beaucoup de ces opérations exigeront une capacité d'insertion et d'extraction rapide de petites sections de soldats dans des zones urbaines et à haute densité au sein du croissant de l'instabilité. Le programme de l'ARUH [hélicoptère de reconnaissance et d'appui armé, c'est-à-dire le successeur présumé du CH-146], dont les livraisons sont planifiées pour 2018-2022, devrait combler cette lacune actuelle. Face à l'augmentation prévue des activités dans le croissant de l'instabilité, la Force aérienne devrait recentrer ses programmes d'immobilisations de remplacement et ses ressources de manière à intégrer une capacité de recherche et sauvetage de combat. »

Le rapport attire également l'attention sur les points suivants : la nécessité d'avoir des suites élaborées d'aides de défense (SAD) pour protéger les aéronefs pilotés et sans pilote dans les zones de grande menace, le besoin d'appliquer la force avec une extrême précision (« les dommages collatéraux ne seront pas tolérés et l'application judicieuse d'effets de précision ne sera pas seulement exigée, elle sera attendue »), l'impératif d'assurer une « défense robuste des aérodromes » situés outre-mer (de manière intrigante, l'étude avance que « le défi qui se posera aux opérations de la Force aérienne sera de déterminer qui fournira les effectifs des équipes de défense des aérodromes à l'extérieur du périmètre »), l'importance d'accorder un rôle important à la Force aérienne dans le contrôle de l'espace et la pertinence constante d'une capacité de démonstration aérienne (c'est-à-dire qu'« il faut promouvoir les démonstrations aériennes en tant que symbole national hautement visible qui contribue grandement à l'unification de notre population diversifiée des points de vue régional et culturel ».)

Bref, il s'agit là d'un document intrigant. Cela étant dit et tout en reconnaissant que le rapport de 45 pages ne se voulait nullement exhaustif, on aurait aimé plus d'analyses et de précisions à certains égards. Le successeur potentiel du CF-18, par exemple, est évoqué à plusieurs reprises, mais le document offre peu d'éclairage sur son futur rôle. De même, le soutien de la Force aérienne à l'Armée de terre y est étudié suffisamment en détail, mais son appui à la Marine est essentiellement inexploré. Le rapport soumet un raisonnement solide à l'appui de l'expansion des capacités de la Force aérienne dans l'Arctique, mais ses auteurs ne semblent pas assez sensibles à l'urgence de la tâche. La création d'un escadron mixte basé dans l'Arctique et disposant de capacités de transport aérien, de renseignement, surveillance et reconnaissance, et de recherche et sauvetage devrait s'amorcer dès maintenant, vigoureusement. Le rapport tombe pile lorsqu'il note qu'« il s'avèrera nécessaire d'influer sur la volonté populaire du pays si l'on veut s'assurer un financement approprié pour le futur développement de la Force aérienne, et cela comprend [les programmes] d'immobilisations en cours et à venir. On prévoit qu'avec le vieillissement de la population, le financement consacré à la Force aérienne sera menacé quand le gouvernement du Canada se verra obligé de trouver l'équilibre entre la sécurité nationale et le bien-être national. » Dans les premières décennies de la guerre froide, la Force aérienne a ostensiblement réussi à faire valoir sa cause, mais cette « magie » est disparue au lendemain de la guerre froide, en partie à cause de développements échappant au contrôle de la Force aérienne, mais aussi à cause d'une certaine propension à l'automutilation. Si on veut réussir à persuader les Canadiens et leurs élus de la nécessité d'une Force aérienne polyvalente et crédible, il faudra élaborer des stratégies novatrices pour leur en fournir des justifications claires, impérieuses et convaincantes.

Martin Shadwick enseigne la politique de défense canadienne à l'Université York. Il a été rédacteur en chef de la Revue canadienne de défense.



Le premier CC-130J Hercules du Canada sort de l'atelier de peinture de Lockheed Martin le 14 janvier 2010.