

EXPOSÉ DE POSITION DE L'AFAC – 02/2008

Enjeu : Puissance aérienne et capacité expéditionnaire du Canada

Contexte de fond

- La force aérienne a une capacité considérable pouvant être utilisée à des fins expéditionnaires, ce qui veut dire – dans le contexte qui nous intéresse – qu'elle peut être déployée internationalement ou nationalement, pour répondre à des besoins internes non anticipés. Bien que le foyer d'intervention principal de telles missions relève souvent des forces terrestres, on ne devrait pas négliger les autres facteurs pouvant fournir un support nécessaire ou une projection de force.
- La force aérienne a contribué à la mission en Afghanistan depuis ses débuts. Le camp Mirage, base de support du Moyen-Orient, est principalement doté du personnel de la force aérienne et s'est avéré une tête de pont aérienne essentielle pour le théâtre d'opérations de support, tant pour le transport aérien tactique par des Hercules C130 que comme pont aérien stratégique pour l'Airbus A310 et plus récemment le C17. Aux premiers jours de la campagne, la base a également accueilli le déploiement d'aéronefs de la patrouille maritime Aurora dans le cadre d'opérations de support dans le Golfe. Les déploiements de vaisseaux dans la région comprenaient notamment des hélicoptères Sea King prêtant main forte aux missions des forces opérationnelles navales.
- En Afghanistan même, la force aérienne a assuré le transport et des opérations de largage aérien par Hercules. De plus, les missions opérationnelles et de soutien de la flotte de véhicules aériens non habités Sperwer (UAV), qui ont fourni des données de surveillance et de renseignement inestimables, quoique limitées, furent principalement conduites par le personnel des forces aériennes. Plus encore, nombreux sont les effectifs de soutien de la base de Kandahar puisés à même le personnel aérien, compte tenu de la demande accrue incombant à leurs homologues de l'armée.
- Ces déploiements ne sont que les plus récents d'une longue liste d'exemples semblables, tels le soutien des CF18 durant la première guerre du Golfe et plus tard durant l'affrontement au Kosovo; la surveillance des approches méditerranéennes par Aurora; le déploiement tactique d'hélicoptères en Amérique centrale, en Bosnie, à Haïti, etc. La force aérienne regorge de telles opérations menées dans des cadres très variés.



- Cette même capacité est souvent tout à fait indiquée dans le cas de situations d'urgence à l'intérieur du pays. Transport aérien stratégique et tactique, surveillance avec ou sans pilote, support aérien tactique et missions de couverture et de protection par avion de chasse sont autant d'exemples où la force aérienne a été utilisée au cours des dernières années, lors de désastres naturels, pour assurer une protection ciblée vitale ou pour répondre à une menace terroriste. Qui plus est, compte tenu de la vaste étendue du Canada, ces interventions se sont souvent avérées des déploiements intérieurs couvrant des distances stratégiques.

Position de l'AFAC

- Le personnel et les unités de la force aérienne peuvent contribuer de plusieurs façons, soit dans le cadre d'une vaste force d'intervention canadienne interarmées, soit de façon indépendante. Même si la force aérienne est astreinte aux mêmes pressions que l'armée et que la marine sur les questions de personnel et de financement, elle dispose de très vastes capacités non exploitées pour les missions par déploiement. Ces capacités ne concernent pas uniquement les missions internationales en zones de conflits mais aussi la réponse à des crises internes.
- Transport aérien. N'importe quel déploiement risque de nécessiter un transport à la fois tactique et stratégique. Même si la flotte Hercules est déjà fortement mise à contribution, elle devrait faire partie de toute solution envisagée pour un support intra-théâtre, incluant la poursuite des affectations actuelles basées en Afghanistan. La flotte de C17 peut renforcer ce support mais devrait toujours être privilégiée pour des missions stratégiques et des charges plus grosses. Les Airbus A310 offrent aussi une capacité de transport passager et de fret sur palettes.
- Héli-support. Le transport aérien de troupes et d'équipement par hélicoptère est souvent un besoin clé. Le projet DND visant à procurer une flotte d'hélicoptères Chinook répondra à ce besoin dans un avenir plus lointain mais ne représente pas une solution immédiate. Dans l'intérim, l'utilisation de l'aéronef Griffon peut être envisagée, bien que ce type d'appareil soit beaucoup moins souhaitable dans ce type de contexte; un autre type d'hélicoptère pourrait aussi être envisageable. Quelle que soit la flotte utilisée, le personnel d'aviation tactique canadien est bien équipé pour les opérations de déploiement, vu son expérience acquise dans plusieurs théâtres opérationnels au fil des ans. Lorsque le Griffon est mis à contribution, il peut être équipé d'un senseur approprié permettant d'amplifier sa capacité de surveillance et de reconnaissance.
- Opérations avec UAV. L'expertise des opérations par véhicule aérien non habité (UAV), mis à part celle mettant en cause de très petits modèles



déployés de façon tactique, est essentiellement du ressort de la force aérienne. Cette expertise inclut l'attribution de la certification de navigabilité, le contrôle de l'espace aérien et tout le support en découlant. Qu'elle soit utilisée ou non pour soutenir d'autres unités canadiennes, cette capacité donne une valeur opérationnelle considérable aux forces engagées dans tout secteur qui exige une connaissance situationnelle critique. Pour maximiser les avantages de recourir à une cette capacité aérienne, il est d'autant essentiel de favoriser une étroite coordination avec les forces appuyées, qu'elles soient terrestres ou maritimes.

- Surveillance avec pilote. La flotte aérienne de patrouille maritime Aurora offre un potentiel de surveillance significatif qui peut être exploité pour survoler des zones terrestres autant que maritimes. L'appareil possède également un vaste système aéroporté de contrôle et de commandement. Bien que le nombre d'appareils disponibles soit limité en raison du programme de modernisation en cours, ces derniers pourraient néanmoins être mis à la disposition de forces canadiennes ou de la coalition à peu près n'importe où dans le monde.
- Ravitaillement en vol. Le Canada possède une modeste capacité de ravitaillement en vol avec ses appareils Hercules et à l'Airbus A310. Ces derniers peuvent être utilisés à de telles fins lors d'opérations dans un théâtre aérien s'ils ne sont pas déjà affectés à des opérations de transport aérien.
- Opérations de chasse. Les chasseurs CF18 protègent la souveraineté du Canada et aident à combattre les menaces en vertu de nos engagements envers le NORAD. La flotte est en voie de modernisation et des appareils mis à niveau sont fins prêts pour une éventuelle mission. Le conflit actuel en Afghanistan représente d'ailleurs une véritable opportunité d'utiliser avec efficacité cette précieuse ressource expéditionnaire canadienne. Celle-ci offre la capacité de soutenir le combat mené par les opérations terrestres et/ou celle d'employer carrément la puissance aérienne pour des missions d'interdiction. De fait, une telle intervention augmenterait le facteur équilibrant d'une approche militaire conjointe à condition de s'inscrire à l'intérieur d'un engagement de la force terrestre.
- Il ne faudrait pas non plus négliger les capacités de nature «habilitante». Celles-ci incluent, par exemple, les réseaux de communications, l'ingénierie de soutien des installations et aérodrômes, l'accès à des services en orbite satellite et les centres d'opérations et de surveillance radar au sol. N'oublions pas, par ailleurs, le besoin de forces de protection adéquate. La police militaire quelle qu'elle soit a développé d'unique compétences en matière de protection du personnel et des effectifs



militaires incluant les appareils, les installations de maintenance et l'équipement de combat.

- La planification de la capacité de défense contribue activement au maintien en service et en puissance de toutes les capacités susmentionnées. Des achats importants ont été faits pour améliorer le secteur du transport aérien, des plans de modernisation ont été dressés pour les flottes d'Aurora et de CF18, et un projet d'hélicoptère de moyen envergure est en phase de développement. Ceci étant dit, il reste place à amélioration, notamment la possibilité d'élargir la refonte structurale de l'Aurora pour inclure tous les appareils – ce qui procurerait une puissance air-air de courte portée modernisée pour les CF18 – et aller de l'avant avec la dotation d'un véhicule aérien non habité à haute altitude avec une autonomie prolongée.
- Nul ne saurait prévoir avec certitude ce dont nous aimerions être capable lors de futures missions expéditionnaires. La prudence exige que nous conservions des forces multifonctionnelles à large spectre. Dans l'ensemble, l'éventail des capacités des forces aériennes offre plusieurs options au gouvernement à mesure que se dessinent différents scénarios.

Messages

- Il existe au sein des forces aériennes de nombreuses capacités pouvant être utilisées efficacement lors des opérations canadiennes à l'étranger. Le type de capacité qui s'avère souvent critique lors de missions expéditionnaires – transport aérien, surveillance, déplacement dans un théâtre et activités de chasse – sont tout aussi importantes lorsqu'on considère les missions intérieures.
- Bien que les nombreuses forces capacitaires des forces aériennes puissent être déployées de façon indépendante, celles-ci sont fréquemment utilisées pour soutenir l'activité des forces terrestres ou maritimes. Une étroite coordination est essentielle si l'on veut exploiter le plein potentiel de ce type de soutien.
- Pour que le Canada puisse garantir sa capacité de déploiement et de soutien par un éventail suffisant de forces expéditionnaires lorsque c'est nécessaire, il faut absolument s'assurer que ses importantes capacités soient maintenues, améliorées et utilisées dès qu'un besoin se fait sentir. Les gouvernements doivent avoir des options. Les Canadiens le méritent.

Préparé par le comité des **Affaires de l'aviation** – pour plus d'information, visitez <http://airforce.ca/aac.php3>



Contact:

Dean Black, director@airforce.ca or, 613-232-4281

