



Redonner des ailes à l'Armée nationale afghane (ANA)

L'Afghan Air Force (AAF) a connu son apogée durant la décennie 1980 avant de tomber en désuétude au rythme des guerres civiles. Clouée au sol par les bombardements américains en 2001, elle a dû attendre 2007 pour reprendre son envol sous l'impulsion de la Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS). Afin de responsabiliser les forces de défense et de sécurité afghanes (ANSDF), la FIAS projetait de rendre l'AAF complètement opérationnelle à l'horizon 2016.

Une reconstruction aux couleurs américaines

La reconstruction de l'AAF s'appuie sur les fonds mis à disposition des ANSDF par la communauté internationale au travers du *Nato ANA Trust Fund (NATF)*¹, et de l'*Afghan Security Forces Fund (ASFF)*² américain qui permet de couvrir les dépenses d'équipement, de fonctionnement et de maintenance ainsi que les opérations. La reconstruction est encadrée par le *TAAC-Air*³, installé sur les bases de Kaboul et Kandahar. Il comptabilise 300 personnes chargées d'établir les programmes d'entraînement et d'améliorer l'intégration des forces aériennes et terrestres ainsi que les capacités de commandement opérationnel, de maintenance et de logistique.

L'effectif de l'AAF compte plus de 9 700 personnes réparties entre l'État-major situé à Kaboul et les trois corps régionaux (*Kaboul, Kandahar, Shindand*) qui regroupent onze détachements dont cinq disposent d'aéronefs (*Mazar-e-Sharif, Jalalabad, Shorab, Gardez, Herat*). Ce maillage fait de l'AAF une arme de contre-insurrection, capable de planifier et de mettre à disposition des moyens aériens à des fins de logistique, de ravitaillement, de secours humanitaire, d'évacuation des victimes (*CASEVAC*), de renseignement et d'appui aérien.

Une flotte cosmopolite

Pour réaliser ces missions, l'AAF s'appuie sur une flotte qui comptait 130 appareils en décembre 2016. Les efforts se sont portés principalement sur l'acquisition d'aéronefs à voilure tournante, plus adaptés au terrain accidenté. Les missions de combat et de soutien aérien sont confiées aux *MD-530* (29) américains et aux *Mi-35* (3) fournis par l'Inde, tandis que les missions de transport s'appuient sur les *UH-1H* américains et sur les *SA315 – Cheetah* (3) indiens. Les *Mi-8/17* (41) russes, qui représentent encore l'essentiel de la flotte, assurent 81 % des missions d'appui feu au profit des ANSDF et continuent d'être mis à contribution pour le transport, le ravitaillement et l'évacuation des victimes. Ils seront progressivement remplacés par des *UH-60 Black Hawk* à partir de 2019.

Les aéronefs à voilure fixe, en quantité plus limitée, servent principalement à soulager les hélicoptères. L'emploi croissant des transporteurs tactiques et légers américains *C130H* (4) et *C-208* (24), à des fins logistiques ou de *CASEVAC*, permet à l'AAF de recentrer progressivement ses *MI-8/17* sur les missions de combat. Les quinze *A-29 Super Tucano* brésiliens⁴, financés par les États-Unis et déployés depuis avril 2016, endossent de plus en plus de responsabilités dans des domaines tels que l'appui aérien au profit des troupes au sol ou la destruction d'objectifs stratégiques.

Un capital humain encore insuffisant

Bien que l'AAF ait dépassé les objectifs fixés en 2009 et qui prévoyaient de porter son effectif à 7000 personnes et 120 appareils, le maintien de sa flotte en condition opérationnelle reste un véritable défi. Pour pallier les délais de formation des techniciens et à l'usure des appareils, l'AAF est contrainte de passer des contrats de support logistique onéreux ou de s'appuyer sur ses partenaires étrangers⁵. Par ailleurs, l'usure matérielle se conjugue à la fatigue du personnel navigant, trop peu nombreux pour réaliser le nombre élevé de sorties requis pour sécuriser le théâtre afghan. Au regard de la durée nécessaire à la formation des pilotes, des équipages et des techniciens, le Général John Campbell estime que l'AAF ne pourra atteindre ses pleines capacités avant 2020.

Malgré ses progrès incontestables depuis dix ans, l'AAF présente encore des difficultés liées à la planification, à l'intégration des forces et au développement du capital humain. Pour combler ces retards et incarner une arme de contre-insurrection complètement opérationnelle, elle pourra néanmoins compter sur les accords de Varsovie et de Bruxelles de 2016 prévoyant le maintien des aides américaines et internationales jusqu'en 2020.

Ces propos ne reflètent que l'opinion de l'auteur.

1 S'élevant à 450 millions de dollars par an jusque fin 2017.

2 Équivalent à 3,652 milliards de dollars en 2016 et 67 milliards de dollars depuis 2005.

3 *Train, Advise, and Assist Command – Air*, pour Formation, conseil et assistance au commandement.

4 Cinq autres sont actuellement encore en commande.

5 Les *C-208* bénéficient d'un contrat de cinq ans passé avec *Textron System* pour 50 millions de dollars. L'Inde prend en charge la restauration de onze *MD-530*.