

Air Islande 2008

Texte Lt Virginie Gradella

Photos Adj Olivier Ravenel

Pendant deux mois, la France a assuré la protection de l'espace aérien islandais depuis l'aéroport international de Keflavik sous le contrôle opérationnel de l'Otan. Baptisée « Air Islande 2008 », cette mission de police du ciel a été exécutée par les Mirage 2000-5 de l'escadron de chasse 1/2 « Cigognes » de Dijon.

Mai 2008, en Islande. Un ciel à perte de vue, des bourrasques de vent, de l'herbe rase et des avions arborant la dérive bleu et or de la compagnie Icelandair qui décollent en enfilade. Les deux avions de chasse qui surgissent alors sur la piste modifient l'ambiance de la scène. Ils n'emportent ni touristes, ni hommes et femmes d'affaires

jusqu'à des destinations lointaines. Ce sont des Mirage 2000-5 de l'armée de l'air française, chargés d'assurer la défense de l'espace aérien islandais pendant deux mois.

L'Islande, un des membres fondateurs de l'Otan, est un des rares pays de l'Alliance atlantique à ne pas posséder de forces militaires. Depuis 1951, les États-Unis assureraient la défense de son espace aérien dans le cadre d'un accord bilatéral. En 2006, suite au redéploiement stratégique du dispositif militaire américain en Europe et son retrait de l'île, l'Islande a sollicité l'aide de l'Otan. La France est le premier pays à se porter volontaire pour fournir à l'Islande une capacité de surveillance et d'interception, en temps de paix, dans le cadre de l'opération *Air Islande 2008*. Le lieutenant-colonel Gilles Bertrand, chef du détachement français en Islande, explique que l'Otan, (ici à travers l'engagement de l'armée de l'air française), intervient au titre de la solidarité entre États membres de l'Alliance. « *Bien qu'aucun ennemi n'ait été identifié, il doit exister une police du*

ciel, déclare-t-il. Les Islandais souhaitent connaître à la fois le trafic aérien dans leur secteur et faire savoir qu'on n'y circule pas en toute liberté. » Car *Air Islande 2008* est une opération à haute visibilité. Le lieutenant Stéphane Azou, officier de presse du détachement, détaille la situation de manière figurative. « *Si l'on compare le monde à un tricot, l'Islande apparaissait auparavant comme un trou dans la maille, où d'éventuelles intrusions pouvaient avoir cours. Le but, aujourd'hui, est de montrer qu'il n'existe pas de brèche dans cette partie du monde et que son ciel est protégé. Comme la permanence opérationnelle (PO) en France, cette action otanienne est défensive et dissuasive.* » La disparition progressive de la banquise, en outre, facilite l'accès aux pôles, attractifs par la présence de gisements de ressources naturelles encore inexploités. Des nouvelles routes commerciales apparaissent, attisant les convoitises.

La présence de l'armée de l'air française en Islande représente un enjeu certain. Elle prépare en effet le terrain pour les nations suivantes. « *All following nations will have to adapt to the French flavor!* », souligne Jon B. Gudnason, qui a facilité l'installation de la France en Islande. Avec ce rôle crucial à jouer, à elle la responsabilité d'initier une coopération avec l'Islande et d'enclencher un processus avec l'Otan! Les procédures mises en place serviront de cadre à chacune des nations qui lui succéderont. Monsieur Thorir Ibsen, à la tête du département stratégique du ministère des affaires étrangères islandais, est particulièrement satisfait que la France soit la première sur les lieux. « *La France bénéficie d'une position particulière en Europe, dans l'Otan et dans l'Union*

européenne, explique-t-il dans un français fluide. Elle est en avance dans le développement de la politique de défense de l'Europe tout en assurant pleinement ses responsabilités au sein de l'Otan. Cet événement revêt une valeur symbolique pour nous car nous créons, de notre côté, quelque chose

Page de droite, les Mirage 2000-5 partagent la piste avec les avions de la compagnie aérienne civile Icelandair.



* Toutes les nations qui suivront devront s'adapter à la saveur française !

de nouveau également, l'agence islandaise de défense. Nos projets nous rapprochent et instaurent de nouveaux liens entre nos deux nations.» Et de conclure: «La France est une bonne partenaire.»

D'un point de vue opérationnel, le partenariat entre la France et l'Islande s'appuie sur un ensemble de procédures otaniennes soigneusement étudiées et concertées afin de bâtir un canevas qui guidera les pays

suivants. L'escadron de chasse 1/2 «Cigognes» de Dijon, l'unité de défense aérienne choisie pour assurer cette mission de police du ciel, a dû s'adapter à ces procédures spécifiques. À la différence de la posture permanente de sûreté aérienne en France, la mission en Islande impose un décollage sur alerte à 15 minutes de deux avions de défense aérienne, au titre de la *Quick Response Alert* (QRA).

Pour monter cette QRA, le détachement français a dû procéder par étapes et s'astreindre à une série de validations. Si la première semaine a été consacrée à des vols de familiarisation pour permettre aux hommes de s'acclimater à leurs nouvelles conditions de travail, la seconde a été dédiée à une phase de test, dont l'aboutissement a été consacré par l'*Initial Operational Capability*. Deux fois par jour, la QRA est déclenchée afin d'entraîner les aviateurs français et les intervenants islandais. «Il s'agit de rendre compte de notre état opérationnel et de valider la compétence des Français à être sur le pont, expose le commandant Guillaume Belliard, chef des opérations. Nous devons respecter et appliquer les procédures de l'Otan.» Après un instant de réflexion, il poursuit: «La culture otanienne diffère de la française. Nous utilisons sans cesse le téléphone pour appeler le centre des opérations, alors que leur moyen de communication est le chat, via Internet. Il nous a fallu apprendre les us et coutumes, devenir «cablés» Otan. Nous nous sommes adaptés à la manière de communiquer de l'Otan.» Au terme de cette seconde semaine au rythme soutenu, l'escadron a obtenu la *Full Operational Capability*, qualifiant le dispositif *Air Islande 08* au sein de la chaîne d'alerte otanienne. Le savoir-faire français a été prouvé. La mission a alors pu réellement commencer et a été effective du 19 mai au 27 juin.

Page de gauche, sept contrôleurs aériens français assurent une permanence au CDC.

À droite, l'un des pilotes prêts à décoller en 15 minutes.

Compte tenu de l'éloignement géographique de l'île en Atlantique Nord, une alerte à 12 heures a été instaurée la troisième semaine, susceptible de revenir, à tout moment, à une alerte à 15 minutes. L'intervention du 9 juin 2008 en est une excellente illustration. Ce jour-là, le détachement est alerté par le centre de conduite des opérations aériennes de l'Otan (CAOC = *Combined Air Operation Center*): deux échos radar s'approchent de l'Islande. Une patrouille décolle pour les reconnaître. Elle les rejoint et les identifie à 220 km des côtes islandaises. Il s'agit de deux bombardiers russes Tupolev 95 qui contournent l'espace aérien islandais.

Quel que soit le type d'alerte, des entraînements ont été réalisés, identiques à ceux organisés en France, à la différence près qu'ils sont sous contrôle opérationnel de l'Otan, par le biais de l'un des cinq centres des opérations aériennes, le CAOC 1, localisé à Finderup au Danemark. De ce dernier, dédié à la zone géographique regroupant la Norvège, le Danemark, l'Angleterre et l'Islande, émanent tous les ordres de mission. Ce centre active la QRA en fonction des échos que ses écrans radar révèlent. Dans le cas d'un décollage sur alerte, les aéronefs français peuvent rejoindre tout appareil

Full Operational Capability

désigné par Finderup et procéder à des mesures actives de sûreté aérienne appropriées. Les Mirage 2000-5 sont armés d'obus air-air et de missiles MICA afin d'assurer, en premier lieu, leur auto-protection. En cas de violation manifeste du sanctuaire national, ordre serait donné de mettre en œuvre l'armement embarqué dans le cadre de mesures de contrainte.

Le centre de détection et de contrôle (CDC) est l'organe clef favorisant les communications opérationnelles à partir de Keflavik. Interlocuteur du CAOC, il permet de suivre les vols, d'anticiper les actions et d'assurer une liaison radiophonique directe avec les pilotes et avec l'aéroport. Le CDC compte sept contrôleurs aériens français pour deux postes de contrôle ainsi que du personnel islandais en formation continue. «Les Islandais en poste sont des techniciens initialement responsables de la maintenance des radars, précise le commandant Belliard. Depuis le départ des Américains, ils ont dû s'initier à l'exploitation des scopes.» L'Islande est demandeuse d'une capacité de contrôle aérien. «Il n'est pas prévu que les Islandais endossent la responsabilité du travail de contrôleur de défense aérienne, car c'est une fonction militaire», explique Jon Gudnason. Il a donc été convenu que chaque nation volontaire amènerait ses contrôleurs, que les Islandais appuieraient, en identifiant et en transmettant les informations aux autres centres. En attendant, les contrôleurs français leur enseignent diverses techniques propres à la mission aérienne, comme envoyer des messages de menace, diffuser la situation radar ou encore, parler en codes



Qu'est-ce que l'Otan ?

L'organisation du traité de l'Atlantique Nord est une alliance de 26 pays d'Amérique du Nord et d'Europe, engagés à respecter les objectifs du traité de l'Atlantique Nord, signé le 4 avril 1949 à Washington. Son rôle fondamental consiste à sauvegarder la liberté et la sécurité de tous ses membres par des moyens politiques et militaires. L'Otan veille au respect des valeurs communes des alliés: démocratie, liberté individuelle, règne du droit et règlement pacifique des différends. L'Otan associe l'Amérique du Nord et l'Europe en offrant aux USA, au Canada et aux pays européens une structure au sein de laquelle ils peuvent se consulter sur la question de la sécurité d'intérêt commun et prendre ensemble les mesures appropriées. Sa mission est de protéger ses pays membres contre toute agression ou menace d'agression. Elle défend le principe selon lequel «une attaque contre un équivaut à une attaque contre tous». La France est membre de l'Otan depuis sa fondation. Après en avoir quitté le commandement militaire intégré en 1966 sur décision du général de Gaulle, elle s'en est rapprochée en 1995-1996, suite à la crise yougoslave, sans toutefois y revenir. Sa participation humaine, logistique, financière ou encore, à la réforme de l'Alliance (notamment la NRF), en fait un des premiers contributeurs.

Règles d'engagement PO

Les règles d'engagement otaniennes sont communes à celles de l'armée de l'air française. Toutes les mesures peuvent être prises jusqu'à celle du recours à la force, cependant leur usage reste gradué et s'adapte en fonction des cas.

MESURES D'IDENTIFICATION ET D'INTERROGATION

1. Identification visuelle de l'appareil (description de l'aéronef, de sa vitesse, de son cap, de son comportement général, éléments d'immatriculation...).
2. Interrogation radio sur la fréquence 121,5VHF ou 243UHF (plan de vol, destination...).
3. Prise de photos pour établir des preuves visuelles. Les pilotes sont assermentés auprès d'un tribunal pour constater une infraction sans contestation possible.

MESURES DE CONTRAINTE ET D'INTERVENTION

4. Injonction («Vous ne pouvez pas rester sur la trajectoire que vous suivez, nous allons vous escorter dans l'attente d'instructions!») ou arraisonnement («Nous allons vous obliger à vous poser sur tel ou tel terrain, connu des hautes autorités!»)
5. S'il n'obtempère pas, tir de semonce avec les canons ou à l'aide de leurres.
6. S'il n'obtempère toujours pas, tir de destruction.

aux pilotes... Les Islandais découvrent le côté tactique du métier et s'entraînent pour préparer l'arrivée des nations suivantes de manière optimale.

La présence de l'armée de l'air impacte l'activité aérienne civile islandaise. Le 1/2 «Cigognes» et l'aéroport islandais se partagent deux pistes, de 3000 mètres chacune. Tous les avions, civils et militaires, sont contrôlés par la tour de l'aéroport, qui accueille un Français, et par le CDC de la base. Le décollage des Mirage s'organise en fonction du trafic civil et les pilotes s'intègrent doucement dans les flux suivant les directives qu'ils reçoivent. Pour



arrangement technique, lui-même signé par les deux parties. Le document définit et officialise précisément ce que la nation d'accueil doit fournir et ce que la nation «visiteuse» apporte. «*De tous les points de vue, nous essayons les plâtres, reconnaît le chef ops'. Le fait que la France prenne le premier tour est intéressant, mais nous avons dû faire des choix rapides, car il existait des*

« Nous essayons les plâtres... »

les besoins de la QRA, les avions militaires sont prioritaires et les mouvements civils sont momentanément suspendus. «*Lorsque nous effectuons nos entraînements quotidiens, nous nous insérons dans le trafic, ce qui signifie que nous nous plions au règlement islandais, explique un pilote. Ces manœuvres n'étant pas habituelles pour les civils, nous nous concertons et établissons des compromis.*»

Comment préparer une mission de PO à des milliers de kilomètres, sachant que 110 personnes sont du voyage? Cela ne s'improvise pas. Au programme, le dossier de la logistique à traiter en amont. «*Où manger, dormir et travailler?*» questionne le commandant Belliard. Dès février, il s'est attelé à prévoir les besoins fonctionnels du détachement. Il a ainsi effectué un état des lieux du site de Keflavik lors d'une visite de trois jours, avec une quinzaine de personnes de chaque unité. Ce contact terrain avec les Islandais a donné naissance à un

contraintes comme la nécessité de réhabiliter certaines structures, laissées à l'abandon et demandant des certifications.» Le lieutenant-colonel Bertrand renchérit: «*Le dispositif s'adapte au fur et à mesure.*»

La base militaire abritant le détachement français dispose d'un certain nombre d'atouts. Construite en 1951 par les Américains, elle est intégrée à l'aéroport international de Keflavik. Immense espace autonome, elle est dotée de toutes les commodités telles que mess, logements, hangars gigantesques et CDC. Jon B. Gudnason, directeur des opérations et interlocuteur



En haut, l'escadron français a identifié deux bombardiers russes Tupolev 95 durant son mandat. À droite, un échantillon du paysage chaotique islandais survolé par les pilotes français.



privilegié des aviateurs français, les a assistés tout au long de leur présence et s'est concerté quotidiennement avec eux pour faciliter l'installation et l'activité de l'escadron de chasse sur le sol islandais. Il explique que les Islandais fournissent gracieusement le logement et la nourriture, ainsi que les voitures. L'essence est prise en charge par la France. « *Avant le départ des Français, nous reverrons les « pour et les contre » des actions menées afin de tirer des leçons de cette expérience* », prévient-il.

S'implanter à des milliers de kilomètres de chez soi signifie aussi s'acclimater à un nouvel environnement. Terre des extrêmes à la limite du cercle polaire, l'Islande offre au regard un paysage lunaire au sol craquelé, troué de cratères et déchiré de balafres volcaniques. Comme le représente son drapeau tricolore, l'Islande, bordée au nord par la mer du Groenland et léchée au sud par l'océan Atlantique, est un territoire spectaculaire composé de volcans, de geysers en activité, de glaciers, de fjords étroits, de déserts de lave, de zones géothermiques et de plages de sable noir. Cette géologie tumultueuse et grandiose recèle une indéniable beauté, mais s'avère cependant dangereuse et délicate pour qui la survole. Les pilotes sont conscients d'évoluer dans des conditions parfois périlleuses. Un capitaine décrit le pays comme un « *paysage de désolation et d'enneigement, un terrain unique et singulier, à l'environnement rendu hostile par la présence d'un relief inhabituel* ». En cas d'éjection, les pilotes des Mirage 2000-5 seraient confrontés à des terrains accidentés. D'autant que les 300 000 habitants se concentrent surtout au sud-ouest, l'est de l'île ne comptant que 12 000 âmes et l'intérieur du pays, les hautes terres, étant des déserts inhospitaliers. Le niveau de sécurité des vols a cependant été jugé acceptable. « *La contrainte principale réside dans le milieu maritime difficile, avec une eau à 5° au printemps et en été, ce qui réduit les temps de survie en mer,* » explique le



lieutenant-colonel Bertrand. Le survol maritime est quotidien puisque le rayon d'intervention de la force aérienne française s'étend jusqu'à près de 250 kilomètres des côtes. Assurer une PO pendant deux mois sans relâche constitue une mission

déjà longue. À cette particularité, s'ajoute un second facteur à prendre en considération. Pour la première fois, les aviateurs français doivent s'adapter à une lumière ambiante constante. À cette époque de l'année, le jour dure 24 heures et filtre à travers les stores. Tout juste existe-t-il cette luminosité argentée, vaguement ternie, qui donne la sensation, entre minuit et deux heures du matin, d'un simulacre d'obscurité. « *Le corps doit s'adapter à ce rythme inhabituel, qui perturbe le cycle du sommeil et s'apparente à un mini-décalage horaire permanent*, détaille le lieutenant-colonel Grangé, le médecin accompagnant le détachement. *L'endormissement est difficile et le réveil souvent à des heures incongrues. Le corps croit aux signaux annonceurs de réveil, tandis que la pendule indique autre chose. La plupart des gens ne bénéficie donc pas d'un sommeil réparateur et l'état de fatigue s'accroît avec le temps.* » Et de conclure: « *Notre expérience sera partagée et bénéficiera aux suivants!* ». ■ VG.

Page de gauche, les chutes de Gullfoss au nord-est de Keflavik et le site de Geysir ci-contre. En haut, à droite, Madame Ellisif Tinna Vidisdottir, directrice de l'agence islandaise de défense. Ci-dessus, un Mirage 2000-5 dans une hangar d'alerte islandaise.

L'Islande, pays convoité mais pacifique

La construction du nationalisme islandais repose sur son idéal profondément pacifiste et neutraliste. Il s'explique principalement par l'éloignement de l'Islande, qui l'a privée de voisins frontaliers et soumise à un isolement géographique séculaire. Le peuple islandais s'est ainsi toujours senti à l'abri des menaces extérieures et n'a donc jamais ressenti le besoin d'établir des défenses collectives. Le pays ne s'est jamais doté d'armée, n'a jamais déclaré la guerre à quiconque et sa politique extérieure neutraliste n'a jamais comporté de volet militaire. Demeurée officieuse jusqu'à la Première Guerre mondiale, cette position a été officialisée en 1918 avec l'adoption du principe de neutralité perpétuelle comme



ligne de conduite en matière de politique étrangère. Pourtant, l'Islande a traversé les siècles tumultueusement et semble revêtir, aux yeux des puissances extérieures, une position stratégique. L'île fut découverte au VIII^e siècle par les Irlandais, puis colonisée et exploitée par les Vikings norvégiens. Malgré la création de son Parlement, l'Althing, en 970, pour réglementer ce qui est maintenant connu comme la première démocratie du monde moderne, elle fut successivement gouvernée par la Norvège, le Danemark, la Suède, l'Allemagne et les États-Unis. Elle ne gagna son indépendance que le 17 juin 1944, après qu'un référendum eut rassemblé 98,6 % des votes en sa faveur. En 2006, l'Islande a sollicité l'Otan pour protéger son espace aérien. Le 1^{er} juin 2008, en présence des forces françaises, l'agence de défense islandaise a officiellement vu le jour. Madame Ellisif Tinna Vidisdottir, directrice de l'Icelandic Defence Agency, s'est déclarée particulièrement fière que son pays devienne enfin complètement indépendant. « *Grâce à l'agence, nous décidons enfin pour nous-mêmes, s'est-elle félicitée. On ne nous impose plus rien.* »

