



L'abandon du A-10 pour le F-35 : l'appui feu aérien peut-il être multirôle ?

Entré en service en 1976 pour contrer les formations blindées du pacte de Varsovie, l'A-10 Thunderbolt II (ou Warthog) est devenu l'avion emblématique de « l'appui aérien rapproché ». Rustique et doté d'une large palette d'armements, l'A-10 délivre un appui feu à basse altitude, plébiscité par les troupes et peu onéreux. Après 40 ans d'opérations, la question de sa modernisation ou de son remplacement est au cœur des luttes pour décider du futur de l'US Air Force (USAF) à l'horizon 2030 : s'orienter vers une flotte de chasseurs multirôle ou plutôt vers une combinaison d'appareils aux missions dédiées.

Pour qui sonne le glas : Le dernier des chasseurs d'assaut américains en sursis

En 1983, sur les 3 700 appareils de l'USAF, 1 115 étaient consacrés à l'appui feu. Aujourd'hui, des 715 A-10 produits, seuls 288 subsistent au modèle A-10C. Le succès des chasseurs F-15E et F-16 lors de Desert Storm fit privilégier la construction d'appareils multirôle, tel le F-22 et maintenant le F-35, capables d'assurer à la fois les missions de suprématie aérienne et de frappe au sol. Parallèlement, les environnements permissifs se raréfient à la suite du perfectionnement et de la prolifération des missiles sol-air. La furtivité et la possibilité de délivrer à haute altitude des munitions à guidage laser deviennent ainsi impératives pour l'USAF qui juge l'A-10 comme extrêmement vulnérable et obsolète. Afin de préserver son budget pour soutenir ses programmes de 5ème génération (F-22 et surtout F-35), le service a donc cherché à asphyxier le programme A-10. Cependant, ses projets de retrait ont été systématiquement refusés par le Sénat pour des raisons opérationnelles, car si les capacités du A-10 sont démontrées, celles du F-35 sont encore largement sujettes à caution.

En outre, le chef d'état-major de l'USAF a lui-même reconnu que le F-35 ne pourrait combler les déficits induits par le retrait du A-10 et a donc demandé que soit lancé un programme pour un successeur, baptisé A-X2. Afin de satisfaire toutes les parties, un programme intermédiaire fondé sur une cellule déjà existante a été mis en place.

Dans l'attente d'un successeur à l'A-10 (A-X2), la constitution d'une flotte d'assaut légère (OA-X)

Le programme OA-X a été élaboré en 2007 à l'époque du Surge en Irak pour fournir une force d'appoint à la flotte A-10, trop réduite pour couvrir efficacement toutes les opérations. Il s'est concrétisé par les tests « *Imminent Fur* » et « *Combat Dragon II* » en 2009 et en 2013, dans lesquels l'USAF a employé respectivement des A-29 Tucano et 2 avions de reconnaissance OV-10 modernisés. Il consiste aujourd'hui en l'achat sur étagère de 300 à 350 appareils grâce aux fonds prévus pour les engagements extérieurs, un volume toutefois conditionné aux résultats des essais qui auront lieu cet été selon la Secrétaire de l'USAF. Il privilégierait des avions dont les coûts d'opération oscillent entre 2 000 et 5 000\$ par heure, comme l'AT-6 Wolverine de Beechcraft, le Scorpion de Textron ou l'A-29 Super Tucano d'Embraer. L'acquisition de ce type d'appareils demeure conditionnée aux résultats d'une démonstration prévue à l'été 2017, puis à un éventuel déploiement sur l'opération Inherent Resolve. Une autre possibilité subsiste cependant pour constituer l'aviation légère OA-X : celle d'utiliser le programme d'acquisition T-X, qui, pour 16,3 milliards d'euros, doit remplacer les jets d'entraînement de l'USAF. Appareils supersoniques, ils peuvent évoluer dans des environnements moins permissifs que le A-10 tout en étant moins coûteux à déployer, à ravitailler et à entretenir qu'un F-35. Parmi les prétendants figurent le T-50A de Lockheed et de Korea Aerospace et le M-346 de Leonardo.

Toutefois, le programme OA-X pourrait se heurter à des contingences politiques. L'A-10 bénéficie en effet d'un fort lobbying au Congrès. Progressivement, le maintien de l'A-10 a pris une dimension symbolique pour des représentants politiques locaux soucieux de s'affirmer par rapport au pouvoir fédéral. En outre, une modernisation de la voilure de l'appareil est en cours, ce qui le rendrait virtuellement opérationnel jusqu'en 2030.

La DARPA propose aujourd'hui le système d'Appui Aérien Rapproché Permanent qui permet à un contrôleur aérien avancé de prendre momentanément le contrôle d'un A-10 pour identifier, pour désigner et pour frapper une cible au sol. Si une autonomisation complète du A-10 n'est pas prévue, son successeur AX-2 pourrait à terme être un drone MALE (Moyenne altitude longue endurance) capable d'assurer les missions ISR (reconnaissance, observation) et de l'appui feu dans les environnements permissifs, sans mettre en danger la vie des pilotes.