

COMMISSION DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES
FORCES ARMÉES

Mardi 17 octobre 2006

Séance de 16h30

Compte rendu n° 5

SESSION 2006 - 2007



Présidence de M. Michel Voisin, vice-président

	page
– Audition du général Stéphane Abrial, chef d'état-major de l'armée de l'air, sur le projet de loi de finances pour 2007	2

Audition général Stéphane Abrial, chef d'état-major de l'armée de l'air, sur le projet de loi de finances pour 2007

La commission de la défense nationale et des forces armées a entendu le général Stéphane Abrial, chef d'état-major de l'armée de l'air, sur le projet de loi de finances pour 2007 (n° 3341).

Le général Stéphane Abrial, chef d'état-major de l'armée de l'air, a souligné sa fierté et son plaisir de s'exprimer devant la représentation nationale, puis a expliqué que, depuis la réforme de 2005, le chef d'état-major de l'armée de l'air (CEMAA) est placé sous l'autorité du chef d'état-major des armées (CEMA), dont le champ des responsabilités s'est largement accru. Il reste toutefois formellement responsable des concepts d'emploi et de la doctrine des moyens aériens, de l'instruction et de l'entraînement du personnel, ainsi que de l'organisation de l'armée de l'air. Il doit aussi assurer la cohérence organique de cette dernière et mettre à disposition du CEMA un outil efficace, performant, apte à effectuer toutes les missions susceptibles de lui être confiées.

La mise en œuvre, en 2006, de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) est encore trop récente pour qu'un bilan précis puisse en être tiré. Néanmoins, quelques points positifs peuvent déjà être notés : l'interdépendance des budgets renforce le processus d'interarmement ; un dialogue permanent et formalisé s'instaure entre les acteurs du ministère et les grands responsables de l'armée de l'air ; les ressources sont allouées en fonction du juste besoin pour atteindre les objectifs déclinés dans le projet annuel de performance (PAP).

Si le rôle du CEMAA et les leviers qui lui sont confiés ont largement évolué, la participation de l'armée de l'air aux opérations interarmées, c'est-à-dire sa contribution à la politique de défense, est toujours aussi conséquente. 3 500 aviateurs sont ainsi déployés dans le monde entier. Un tiers d'entre eux assure des missions de souveraineté outre-mer, un autre tiers est présent dans des pays auxquels la France est liée par des accords de défense, tandis que la part restante agit quotidiennement dans le cadre d'opérations extérieures (OPEX). Environ quatre-vingts appareils sont ainsi employés, dont une vingtaine d'avions de combat.

Il a précisé que l'armée de l'air est par exemple présente en Afghanistan, où son action s'inscrit dans le cadre asymétrique de la lutte contre le terrorisme et de la sécurisation de certaines provinces. Les Mirage 2000D français ont déjà effectué 400 sorties en quatre mois et demi de présence. Certains vols se traduisent par des passages à très basse altitude et à très grande vitesse, dont le but est de prévenir toute action hostile contre les forces au sol. Dans d'autres cas, les équipages, en coopération étroite avec les forces spéciales, tirent des armements de précision guidés laser contre les talibans. Les Mirage F1 CR, en un peu moins de 200 sorties réalisées en deux mois, ont satisfait les besoins en renseignement des états-majors situés en Afghanistan et des organismes français.

L'armée de l'air s'est distinguée sur un théâtre plus proche du territoire national, au Liban. Le 14 juillet 2006, les hélicoptères EC-725, fraîchement entrés en service, défilaient au-dessus des Champs-Élysées ; le soir même, leurs équipages étaient informés qu'ils allaient intervenir au pays du Cèdre. Ils ont décollé dès l'après-midi du 16 juillet de la base aérienne de Cazaux afin de rejoindre Chypre le 17 au matin, d'où ils se sont envolés quelques heures

plus tard pour leur première mission. Leur réactivité a permis d'évacuer rapidement des ressortissants français. Le 25 juillet, 250 d'entre eux avaient quitté le Liban en hélicoptère. Les missions de l'armée de l'air se sont ensuite orientées vers des évacuations sanitaires. Le 22 septembre, environ un millier de personnes avaient finalement été transportées. L'armée de l'air intervient également au Tchad, en Côte d'Ivoire et en République démocratique du Congo, où ses moyens de transport participent à la mobilité et au soutien logistique des autres armées. Quant aux appareils de combat, ils offrent sur l'ensemble du théâtre africain une gamme complète de capacités, allant de la reconnaissance à la destruction d'objectifs.

Le général Stéphane Abrial a souhaité mettre en exergue l'action, peut-être moins médiatisée mais particulièrement précieuse, des hommes et des femmes qui participent quotidiennement, sur le territoire national, à la sécurité des Français et au maintien de la souveraineté de notre pays.

Les avions de la composante nucléaire aéroportée s'entraînent ainsi tous les jours pour faire face à toute attaque contre nos intérêts vitaux. Les appareils de la défense aérienne sont prêts à intervenir à la moindre alerte pour faire respecter la souveraineté de l'État dans l'espace aérien français : à la fin du mois de septembre, les avions de chasse ont effectué environ 700 décollages sur alerte pour s'assurer de l'identité ou des intentions de certains aéronefs, tandis que les hélicoptères de l'armée de l'air se sont envolés à plus de 400 reprises dans le même but.

Il a enfin rappelé que l'armée de l'air participe à la sécurité d'événements de portée nationale ou internationale, au plan Vigipirate, à la lutte contre les incendies de forêt et au sauvetage aérien des victimes de catastrophes naturelles, et qu'elle est chargée d'une mission de recherche et de sauvetage au profit de l'ensemble des aéronefs, civils ou militaires, français et étrangers, qui survolent le territoire.

Ces exemples illustrent les divers modes d'action que l'armée de l'air met au service de la sécurité des citoyens. Ils prouvent qu'elle est un outil opérationnel, répondant efficacement aux missions que le Président de la République ordonne et que le CEMA commande.

Il a souligné que toutes ces missions sont accomplies grâce à la qualité des hommes et des femmes qui la composent. Leur professionnalisme est apprécié partout où ils sont engagés. Afin de maintenir leurs compétences et leur savoir-faire, il a été choisi d'accentuer la politique de gestion des compétences. Ainsi, les sous-officiers sont recentrés sur leur rôle d'encadrement et de spécialistes de haut niveau, les tâches d'exécution pouvant être confiées aux militaires techniciens de l'air. Les économies de masse salariale permises par cette action de « dépyramidage » sont mises à profit pour accroître le nombre d'officiers, notamment supérieurs, qui doivent intégrer des structures internationales ou interarmées. Cette gestion de ressources humaines garantit l'efficacité de l'armée de l'air au service de la communauté de défense. Elle s'inscrit dans la transformation que conduit résolument l'armée de l'air, par un vaste mouvement d'adaptation touchant différents aspects, en particulier la modernisation des équipements, la préparation, l'entraînement des forces et le soutien à la politique de défense.

Il a jugé que l'effort consenti par la nation, compte tenu des dispositions du projet de loi de finances pour 2007, permettra d'appuyer cette transformation. En ce qui concerne le programme 146, « Équipement des forces », le volume des crédits de paiement prévus est à la

hauteur des espérances de l'armée de l'air. Les matériels attendus devraient être livrés en temps voulu et la modernisation des plates-formes devrait être assurée. L'armée de l'air française pourra de la sorte se maintenir parmi les plus performantes du monde, conserver son rang et être un partenaire apprécié au sein des coalitions européennes ou transatlantiques.

L'appareil le plus emblématique de cette modernisation est sans aucun doute l'avion Rafale, qui tient toutes ses promesses ; des premiers retours d'expérience sont disponibles, puisque les équipages de l'escadron de chasse 1/7 Provence tiennent, d'ores et déjà, l'alerte de défense aérienne en France et participent à des exercices à l'étranger. Tous les propos recueillis confirment que cet avion ne connaît pas de rival en Europe, du fait notamment de sa polyvalence et de son système d'arme très élaboré, au potentiel de croissance et d'évolution indéniable.

Le développement de l'avion n'a pas été aisé ; il se poursuit et, si le choix initial était ambitieux, sa pertinence est aujourd'hui démontrée. Treize appareils seront livrés en 2006 et six en 2007, portant leur nombre total à trente-cinq. Le Rafale devrait être exploité jusqu'au milieu du XXI^e siècle, conjointement par la marine et l'armée de l'air, ce qui encourage le développement des synergies entre les deux armées. Par ailleurs, les cinquante derniers missiles de croisière SCALP-EG devraient être livrés en 2007.

Deux exemplaires supplémentaires de l'hélicoptère EC 725 doivent aussi être livrés d'ici la fin de l'année, en complément des quatre déjà en service. L'intérêt de ces appareils, qui ont été utilisés au Liban, est évident : ils offrent une capacité que la France est seule à détenir en Europe, c'est-à-dire la récupération d'équipages, ou plus largement de militaires, dans des milieux hostiles éloignés des positions françaises. Cet hélicoptère peut aussi être employé pour des missions de contre-terrorisme maritime ou des opérations spéciales.

La modernisation des équipements s'est également concrétisée cet été par l'arrivée du premier exemplaire de l'A 340 à très long rayon d'action (TLRA), le second étant attendu pour janvier 2007. L'arrivée de ces gros-porteurs, qui compense le retrait des DC8, confère aux forces armées un supplément d'allonge essentiel pour permettre à la France d'être un acteur influent au niveau mondial. Le déficit en matière de transport aérien stratégique ne pourra cependant être comblé dans la durée qu'avec la mise en service de l'avion multirôle de ravitaillement et de transport (*MultiRole Tanker Transport* – MRTT), qui remplacera avantageusement les C 135, dont l'entrée en service date de 1964. La rénovation partielle de ces derniers ne répond de fait qu'à la nécessité d'une mise aux normes de navigabilité et ne résout pas le besoin pressant de renouvellement de la flotte.

Les capacités de transport aérien ne seront toutefois complètes que lorsque l'A 400 M sera opérationnel. Destiné à remplacer les Transall, à bout de souffle du fait d'un usage intensif, l'A 400 M répondra aux besoins de mobilité tactique et de projection stratégique. Ce programme joue un rôle intégrateur au niveau européen en favorisant la convergence des capacités de projection et en suscitant une plus grande mutualisation des moyens. L'armée de l'air, s'implique largement dans la construction de l'Europe, s'appuie par ailleurs sur la mise en service prochaine de l'appareil pour promouvoir la constitution d'un véritable commandement du transport aérien européen. Les aviateurs de l'Union partagent les mêmes vues sur l'emploi de l'arme aérienne et utilisent depuis longtemps les mêmes procédures. Les raids qui intervenaient au Kosovo, par exemple, étaient composés d'avions de différentes nationalités, qui communiquaient et opéraient de concert sans difficulté.

C'est donc naturellement que la coopération en matière de formation des pilotes de chasse s'impose progressivement. Engagé en 2003, ce projet a pris son essor en 2005, avec l'arrivée de personnels et d'AlphaJet belges à Tours et à Cazaux. D'autres nations sont intéressées pour rejoindre cette école : l'Allemagne y a récemment envoyé deux stagiaires et y affectera bientôt un instructeur ; des contacts fructueux s'établissent avec l'Italie et la Grèce. L'Espagne, le Portugal, la Suisse, certains pays de l'Est de l'Europe et le Chili se sont montrés intéressés. La même logique s'applique dans le transport : huit stagiaires belges sont formés chaque année au sein de l'école de l'aviation de transport d'Avord.

Le souci du juste besoin en matière d'équipements amène l'armée de l'air à réfléchir à toutes les voies de mutualisation possibles avec ses partenaires occidentaux pour maîtriser les coûts de ses activités. C'est dans cet esprit qu'elle s'est résolument engagée dans le domaine des drones, en particulier pour les missions de surveillance et d'acquisition d'objectif. Trois systèmes intérimaires de drones MALE (SIDM) devraient être livrés courant 2007. Ils offriront la possibilité d'accumuler de l'expérience et de valider des concepts opérationnels avant l'arrivée de drones moyenne altitude longue endurance (Male), à l'horizon 2013. Après avoir testé cette capacité en opération ou en exercice, il sera possible d'apprécier l'étendue de son apport, qui est indubitable. Là encore, le projet de l'armée de l'air s'inscrit dans une dynamique européenne ; il est essentiel que le projet de drone Male futur, confié à EADS, permette de fédérer l'industrie européenne, afin de répondre aux besoins avérés des nombreux pays intéressés.

Abordant la part « air » du programme 178, « Préparation et emploi des forces », le général Stéphane Abrial a estimé que les points de satisfaction en ce domaine sont réels.

Les nouvelles procédures adoptées pour rétablir la disponibilité des matériels portent en effet leurs fruits. L'armée de l'air maîtrise le coût du maintien en condition opérationnelle (MCO) de ses équipements, en particulier grâce à des mesures internes, et s'est engagée dans la résorption de ses reports de charge à l'horizon 2009. Elle accompagne avec volontarisme les travaux conduits par la mission de modernisation du MCO aéronautique (MMAé). Le budget consacré au MCO, qui s'élève à environ 1,2 milliard d'euros de crédits en paiement, dont 93 % pour la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques de la défense (SIMMAD), permettra de réaliser l'activité aérienne prévue, tout en prenant en compte les contraintes précédemment évoquées.

La disponibilité globale des avions se redresse : elle atteint près de 65 % en métropole, contre moins de 50 % il y a quelques années, et est supérieure à 90 % en OPEX. Les prélèvements de pièces sur avion ont diminué de moitié, à la suite de l'augmentation de la couverture contractuelle du MCO. Il convient de préciser que les avions récemment entrés en service ne sont pas compris dans les calculs de ces valeurs, leur soutien étant inclus dans le programme 146 durant les cinq premières années de leur vie opérationnelle.

S'agissant du personnel, le général Stéphane Abrial a rappelé que les effectifs de l'armée de l'air sont en contraction régulière d'environ 1 % par an, tout particulièrement depuis 2004. Le format en effectifs moyens réalisés est actuellement de 61 026 militaires et 5 275 civils. Cette contraction pilotée, mise en œuvre sans restructuration majeure, a permis à l'armée de l'air de maîtriser sa masse salariale, mais elle atteint désormais ses limites. L'armée de l'air engagera donc 4 152 personnes en 2006, soit un niveau proche de celui de 2005, qui était de 4 295. Les objectifs de recrutement initiaux étant atteints, le but est

dorénavant d'assurer le renouvellement régulier des militaires du rang tout en poursuivant la politique de « dépyramidage ».

Les crédits inscrits dans le projet de loi de finances pour le financement des OPEX s'établissent à 375 millions d'euros, ce qui constitue un progrès sensible. La part de l'armée de l'air représente en 2006 environ 10 % des coûts occasionnés par les OPEX, ce qui semble fort raisonnable au regard de ses nombreux engagements.

Abordant le programme 212, « Soutien de la politique de défense », qui regroupe principalement les projets liés à l'infrastructure et l'informatique, il a précisé que ses crédits, pour la part « air », s'élèvent à 150 millions d'euros, soit 14 % du total.

Les investissements consacrés à l'infrastructure des équipements opérationnels, tels que les pistes d'aérodrome et les mises aux normes environnementales des installations, sont surveillés avec une grande attention.

Le plan de modernisation des capacités d'hébergement se poursuivra en 2007. Il participe de l'entretien du bon moral du personnel et assure des conditions de vie très satisfaisantes aux hommes et aux femmes qui séjournent ou vivent sur les bases. Les travaux avancent comme prévu, plus de 11 000 chambres répondant à de nouvelles normes ayant été livrées sur les 16 000 envisagées.

La condition du personnel est aussi prise en compte par l'une des réformes les plus marquantes de l'armée de l'air, le plan Air 2010. Déjà engagée, elle tend à transférer en province des postes jusqu'à présent concentrés en région parisienne, ce qui répond à une forte aspiration des personnels. Le projet Air 2010, qui s'engage résolument dans la stratégie ministérielle de réforme, vise à simplifier les structures de l'armée de l'air, tout en étant cohérent avec les organismes interarmées actuels ou à venir. Sa mise en œuvre est effective depuis l'été 2006, dans un cadre juridique provisoire. Ce chantier juridique doit être achevé d'ici le 1^{er} janvier 2008 – on dénombre sept décrets et dix-neuf arrêtés à modifier, trois textes à créer – tout en garantissant un bon fonctionnement entre-temps.

Le général Stéphane Abrial a par ailleurs indiqué que la volonté de simplifier et d'améliorer les structures ne s'arrête pas aux seuls organes de commandement. Certaines unités opérationnelles sont regroupées afin d'obtenir des économies d'échelle : les différents centres de maintenance de Transall vont s'installer à Évreux pour n'en former plus qu'un ; de même, les deux escadrons de Mirage 2000 d'Orange vont être regroupés pour n'en former qu'un seul, plus volumineux.

Enfin, dans le cadre de la rationalisation des structures, l'armée de l'air, loin de tout dogmatisme, mène des projets innovants d'externalisation qui améliorent son efficacité opérationnelle. Elle s'apprête ainsi à transférer à EADS la mise en œuvre et la maintenance des avions employés par l'école de Cognac. Dans le cadre de cette offre de service, l'utilisation de plates-formes plus performantes devrait sensiblement améliorer la qualité de la formation. Ce choix devrait produire tous ses effets à partir de mai 2007. Des études sont menées pour élargir ce principe à la flotte utilisée par les élèves pilotes à Salon-de-Provence.

Les moyens alloués à l'armée de l'air dans le projet de loi de finances au sein des trois principaux programmes qui la concernent préservent sa cohérence globale. Les

ressources consacrées par nos concitoyens à l'armée de l'air sont utilisées selon le principe du juste besoin et garantissent la poursuite de sa transformation.

Il importe cependant de rester vigilant. Le succès ou l'échec final de cette transformation, au-delà des matériels et des structures, dépendra de la qualité et de l'état d'esprit du personnel, dont l'adhésion est indispensable. Or les aviateurs, qui sont tous professionnels, ne peuvent être opérationnels et remplir leurs missions dans des environnements complexes de plus en plus exigeants sans se soumettre à un entraînement soutenu. Ils doivent répéter leurs tactiques comme on répète des gammes, en apprenant à travailler en coopération avec l'armée de terre et la marine, et en échangeant avec nos alliés pour mieux les connaître et se préparer à des engagements multinationaux.

La patrouille de France impressionne chaque année des dizaines de milliers de spectateurs par ses évolutions acrobatiques. Or, une année complète de préparation est nécessaire pour parvenir à présenter un tel spectacle ; la perfection atteinte par les pilotes est telle que le vol en formation semble aisé, mais ce serait mettre trop vite de côté les heures passées à apprendre et à répéter figures et enchaînements. Il en est de même avec les équipages de combat. Ils assurent leurs missions avec rigueur, précision et professionnalisme. Intervenir dans de très faibles délais pour dégager des troupes alliées au sol accrochées par des talibans, juste après avoir été ravitaillé et parcouru des centaines de kilomètres, peut paraître simple et naturel mais la réalisation de telles missions nécessite de nombreuses heures de pratique, d'entraînement et d'entretien pour résoudre les difficultés de chaque phase du vol.

Le général Stéphane Abrial a déclaré qu'il était donc de son devoir de maintenir les conditions d'entraînement actuelles et d'obtenir les moyens nécessaires pour que les pilotes de chasse effectuent 180 heures de vol par an, les pilotes d'hélicoptère 200 heures et les équipages de transport environ 320 heures, niveaux issus de l'expérience et préconisés par l'OTAN pour disposer de professionnels aguerris, motivés et efficaces et pour assurer la sécurité des vols.

Le respect de l'objectif d'entraînement des équipages, fixé dans le projet annuel de performance, est un impératif catégorique. Il serait donc souhaitable que les incertitudes liées au financement du carburant soient levées. Si les prévisions de coût de carburant pour 2006 s'élevaient à 186 millions d'euros, les besoins atteindraient en fait 302 millions d'euros, du fait notamment de l'évolution du prix du baril de pétrole. Le projet de loi de finances prévoit des ressources à hauteur de 226 millions d'euros, soit 40 millions d'euros de crédits supplémentaires par rapport à 2006. Cet effort sensible laisse cependant apparaître un déficit d'environ 60 millions d'euros, si le prix du pétrole se maintient à son cours actuel.

Il convient également de veiller à la gestion interprogrammes, notamment en maintenant la cohérence entre les programmes d'équipement, placés dans le programme 146, et les besoins en MCO, couverts par le programme 178. Depuis le décret de 2005, c'est bien là que réside le rôle majeur d'un chef d'état-major car il est le seul à posséder cette vision transverse des moyens humains et financiers consentis pour son armée.

L'armée de l'air prouve au quotidien son engagement au service des Français en concourant, aux côtés des autres armées, à la sécurité de notre pays. Le général Stéphane Abrial a conclu que les ressources consacrées à l'armée de l'air dans le projet de budget

étaient adaptées aux besoins, mais a souligné qu'il resterait vigilant sur son niveau d'activité, gage de sa crédibilité et de ses performances.

M. Michel Voisin, président, s'est interrogé sur les capacités de la flotte de transport française, à bout de souffle, et sur le calendrier de livraison et d'entrée en service des A 400 M. Il a ensuite rappelé que l'ingénieur général de l'armement Louis-Alain Roche, chargé de la MMAé, jugeait le nombre de mécaniciens de l'armée de l'air trop élevé. Dans le cadre de la LOLF, ne serait-il pas envisageable de résorber cet excédent par un redéploiement des effectifs ?

Le général Stéphane Abrial a confirmé que la flotte de transport aérien est à bout de souffle et que les moyens de transport stratégique manquent pour remplir les contrats opérationnels et les engagements de la France, quoique l'acquisition de deux A 340 compense le retrait de service des DC 8. Néanmoins, ce sous-dimensionnement n'est pas anormal, car il serait inadmissible d'acquérir une flotte susceptible de faire face aux scénarii les plus contraignants mais qui stationnerait sur une base aérienne la majorité de son temps. L'armée de l'air a recours donc à l'affrètement, solution qui fonctionne bien – sa seule limite, à savoir la nature et le nombre d'appareils sur le marché, n'ayant pas été atteinte jusqu'à présent. Par ailleurs, elle a passé des accords concernant le transport et le ravitaillement en vol avec ses homologues européennes, sur la base d'échange d'heures de vol et de capacités. L'A400M est attendu avec impatience ; deux appareils devraient être livrés en 2009, et cinq par an en moyenne par la suite. Les informations parues dans la presse sur les retards présumés de l'industriel suscitent certes des inquiétudes ; pour autant, tous les jalons contractuels impératifs du programme ont été respectés, et l'armée de l'air ne dispose pas d'éléments supplémentaires qui la conduiraient à penser que l'appareil ne sera pas au rendez-vous.

Le général Abrial n'a pas jugé l'effectif de mécaniciens excédentaire. L'armée de l'air s'efforce de rationaliser au mieux l'emploi de son personnel technique, de regrouper les niveaux d'intervention et les unités, ce qui sera d'autant plus facile qu'elle sera équipée en flottes modernes. Les flottes anciennes en service – Mirage F1, Mirage 2000 – requièrent beaucoup plus de moyens financiers et humains que le Rafale, appareil qui a été conçu d'emblée d'après des concepts logistiques et techniques économes en main-d'œuvre et en moyens. Par ailleurs, dans le cadre du « dépyramidage », la population des sous-officiers est progressivement concentrée sur ses tâches d'encadrement et de haute spécialité, un nombre croissant de militaires techniciens de l'air étant recruté pour assumer toutes les tâches d'exécution.

M. Jean-Louis Bernard, rapporteur pour avis pour l'armée de l'air, s'est enquis des enjeux d'une future loi de programmation militaire pour l'armée de l'air. Il a fait part de ses inquiétudes sur le SIDM et le futur programme de drone Male, et a évoqué les perspectives ouvertes par les UCAV (*Unmanned Combat Aerial Vehicle*), notamment la possibilité de mettre en œuvre à terme une force aérienne de combat mixte, comportant des avions pilotés et des drones. Quel est le sentiment du chef d'état-major de l'armée de l'air sur ces points ? Il a ensuite demandé des précisions sur les actions menées en Afghanistan, leur résultat et leur coût financier.

Depuis plusieurs années, le programme d'avions ravitailleurs n'enregistre que peu d'avancées, notamment s'agissant du recours à des financements innovants. Ce dossier a-t-il progressé ?

Enfin, lors de leur audition par la commission, les syndicats de personnels civils ont évoqué les craintes que suscite l'externalisation. Quelle appréciation les personnels militaires de l'armée de l'air portent-ils sur cette dernière ?

Le général Stéphane Abrial a répondu que la future loi de programmation militaire, à l'instar de celle en vigueur, serait pour l'armée de l'air une loi de fabrication, et devrait imprimer une cadence de livraison d'équipements nouveaux permettant à l'armée de l'air de se séparer de ses flottes anciennes, de plus en plus coûteuses. L'armée de l'air devrait commander, en 2008, cinquante et un des soixante Rafale prévus, ainsi que les premiers avions ravitailleurs multirôle. Dès le début de la prochaine loi de programmation militaire, elle recevra également les premiers A400M, et devra accompagner leur arrivée en mettant en place les moyens nécessaires de soutien, de formation et d'instruction. De nombreux pays européens participant à ce programme, toutes les pistes de mutualisation doivent être exploitées, en mettant sur pied des écoles et des unités opérationnelles communes. La ministre de la défense a d'ailleurs proposé à ses homologues un soutien commun au sein d'unités françaises, notamment pour les pays acquérant un petit nombre d'appareils. La future loi de programmation devrait également définir les premiers éléments de préparation du futur système de drone Male, qui ouvre de vastes perspectives européennes. L'armée de l'air a abandonné la logique du remplacement nombre pour nombre de ses aéronefs : les capacités des appareils modernes étant largement supérieures à celles de leurs prédécesseurs, le volume des flottes sera en diminution. La loi de programmation devra également aborder les conditions de vie, de travail et d'entraînement des personnels, et assurer leur motivation. Pour qu'ils restent de vrais professionnels, faisant face à tous les types de missions en toute sécurité, il importe de leur offrir un volume d'entraînement suffisant. Enfin, l'armée de l'air devra favoriser le développement de l'interarmisation et œuvrer autant que possible en faveur de la politique européenne de sécurité et de défense (PESD).

S'agissant des appareils pilotés à distance, il a indiqué que l'armée de l'air se trouve dans une situation difficile. Elle avait en effet adopté une démarche prospective, en expérimentant dès 2000 des drones Hunter, lesquels devaient être remplacés par le programme SIDM. Toutefois, l'industriel chargé de ce dernier a été confronté à de difficultés techniques importantes et enregistre trois ans de retard. Néanmoins, début septembre, le SIDM a volé pour la première fois dans l'espace aérien français, et il est attendu au Centre d'expérimentations aériennes militaires (CEAM) au premier trimestre 2007, de façon à ce que l'unité opérationnelle puisse être ouverte au deuxième semestre 2007, à Cognac. Les drones constituent une évolution majeure, voire une révolution, car ils offrent des capacités de surveillance et de reconnaissance très élevées. L'armée de l'air attend beaucoup de ce système, d'autant qu'il permet de développer une approche européenne, alors que nombre d'armées de l'air ont commencé à se doter de ce genre d'appareils. Il est impératif d'utiliser les SIDM le plus rapidement possible afin de bien préparer le terrain pour le futur drone Male, dont l'arrivée dans les forces est prévue entre 2013 et 2015. Parallèlement, le concept d'UCAV est à l'étude, avec le programme de démonstrateur Neuron. Celui-ci va au-delà des missions de surveillance et de reconnaissance, puisqu'il s'agit d'un drone de combat, capable d'emporter des armements. Le Neuron n'est cependant pas destiné à aboutir à un programme opérationnel utilisé dans les forces – tel sera peut-être le cas de son successeur. A une échéance que l'on ne peut encore déterminer, la présence d'un pilote dans les avions de combat pourrait être remise en cause, bien que les progrès de l'intelligence artificielle soient encore insuffisants pour franchir ce pas. On peut d'ores et déjà imaginer qu'à terme, l'armée

de l'air se dote de flottes mixtes, avec des vecteurs pilotés et des vecteurs pilotés à distance, depuis le sol ou depuis des avions traditionnels – par exemple avec le concept d'un Rafale entouré d'une flottille d'UCAV.

Il a par ailleurs jugé remarquable l'efficacité des opérations combinées entre les aviateurs et les forces spéciales en Afghanistan. Traditionnellement, les soldats au sol avaient pour fonction de guider les avions vers les cibles à traiter. Aujourd'hui, leur relation n'est plus unidirectionnelle mais totalement bijective : les avions sont ainsi utilisés par les soldats au sol pour les aider à réaliser leurs missions. Cette osmose avec les forces spéciales doit être mise en exergue et il importe de l'étendre à d'autres unités terrestres. Le général David Richards, commandant la force internationale de stabilisation en Afghanistan (ISAF), a ainsi déclaré : « *Le facteur qui fait la différence pour l'ISAF, c'est la puissance aérienne. De manière renouvelée, à travers de centaines et des centaines de missions, c'est le savoir-faire de nos équipages aériens qui a sauvé les troupes au sol et qui a mené au succès.* » L'expérience afghane montre qu'il est nécessaire d'améliorer les capacités de l'armée de l'air française en matière de permanence de la surveillance, de mobilité tactique et de réactivité, afin de traiter au plus vite les cibles fugaces. Sur ce dernier point, lors de la première guerre du Golfe, les campagnes contre les Scud mobiles étaient le plus souvent infructueuses, car la boucle entre l'observation et l'action prenait 24 heures ; ce délai a été ramené à vingt minutes à une demi-heure actuellement, mais cela est encore trop long parfois – les forces aériennes israéliennes, lors de leur campagne au Liban, l'ont réduite à quelques minutes. Le coût de l'opération en Afghanistan pour l'armée de l'air ne peut encore être établi, car les forces aériennes y sont toujours déployées – les trois Mirage 2000D, accompagnés par deux avions ravitailleurs, sont sur place, tandis que les trois Mirage F1 CR de reconnaissance sont rentrés. Il peut toutefois être indiqué que la partie « air » des dépenses occasionnées par les OPEX représente environ 10 % des surcoûts, ce qui est modeste au regard des effets obtenus.

L'armée de l'air attend avec impatience le renouvellement de sa flotte d'avions ravitailleurs, à bout de souffle, les plus vieux appareils ayant plus de quarante ans. Elle est prête à étudier tout type de financement et elle suit avec attention le programme britannique FSTA (*Futur Strategic Tanker Aircraft*). Le contrat doit être conclu sous peu ; les négociations ont d'ailleurs mis en évidence de multiples problèmes juridiques, relatifs notamment au partage de l'usage d'avions partiellement militarisés avec des compagnies civiles. Compte tenu de ses besoins et de ses échéances de renouvellement d'appareils, l'armée de l'air envisagerait de recourir parallèlement à deux options : acquérir quelques unités – par exemple trois – tout en étudiant les possibilités de recourir à un financement innovant pour le reste de la flotte.

Revenant sur l'externalisation, il a fait valoir que beaucoup d'initiatives ont été prises, concernant notamment l'entretien des espaces verts des bases aériennes et la gestion des véhicules commerciaux. L'armée de l'air procède actuellement à l'externalisation de la maintenance et de la mise à disposition des appareils d'entraînement des élèves pilotes, à Cognac ; elle a confié à EADS la maintenance de la flotte de ses avions Epsilon, tout en achetant des heures de vol sur un appareil plus récent et performant, le Grob 120 A. Il était prévu, dans ce cadre, que quatre-vingts techniciens de l'armée de l'air rejoignent l'industriel, mais cet aspect de l'opération n'a pas eu un grand succès, un peu moins de vingt-cinq personnes seulement ayant choisi de partir chez EADS. De fait, les sous-officiers techniciens ont délibérément choisi d'entrer dans l'armée de l'air par vocation plutôt que dans l'industrie. De plus, si les salaires nominaux proposés par l'industrie sont largement supérieurs à ceux

versés par l'armée de l'air, cet avantage apparaît insuffisant pour contrebalancer les perspectives de carrière offertes aux jeunes sous-officiers, la sécurité de l'emploi et l'assurance de toucher une pension.

M. Jean-Claude Viollet a observé que l'externalisation sur la base de Cognac avait été conçue comme un moyen de renforcer le pôle de formation et de maintenance, et il a rappelé que M. Louis Gallois avait confirmé la volonté d'EADS de maintenir l'ensemble des niveaux d'entretien sur le site. Compte tenu de l'arrivée prochaine du SIDM à Cognac, il semble que ce pôle de formation ait vocation à se développer, notamment dans le cadre de coopérations européennes. Alors que l'on évoque les perspectives futures de nos forces armées et la réduction à venir du volume global de la flotte, le format du réseau des bases aériennes sera-t-il amené à évoluer à moyen terme ? Quelles en seraient les incidences pour la base de Cognac ?

Le général Stéphane Abrial a fait valoir que ce développement du pôle de formation ainsi que l'installation d'une unité de drones fournissent la preuve de la pérennité des implantations de Cognac et de Rochefort. L'externalisation engagée avec EADS sera sans nul doute positive et se poursuivra tant qu'elle donnera satisfaction.

Les possibilités de mutualisation européenne en matière de formation sont réelles. Pour l'instant, les contacts avec nos partenaires sont très fructueux pour la seconde phase de la formation, correspondant à la spécialisation des pilotes, tandis que la formation de base reste nationale, notamment pour des raisons culturelles. La coopération en matière de formation constitue un enjeu essentiel, en ce qu'elle permet de sensibiliser au plus tôt les officiers aux valeurs européennes et de faciliter le développement des coopérations qu'ils pourraient être amenés à conduire à l'avenir.

L'armée de l'air possède trente-deux bases, dont vingt-quatre dotées de pistes. Le schéma d'infrastructures futur dépendra du format que la Nation voudra donner à son armée de l'air. Si celui-ci venait à se restreindre, l'utilisation de certaines plates-formes devrait être réexaminée. Toute une gamme de possibilités serait envisageable pour les infrastructures concernées : leur fermeture, la poursuite d'une activité aéronautique réduite, l'ouverture à d'autres entités du ministère de la défense ou la création de pôles étatiques en y accueillant d'autres ministères.

M. Yves Fromion a demandé si l'armée de l'air ressentait le besoin de nouvelles réflexions sur notre outil de défense, se matérialisant par la réalisation d'un nouveau Livre Blanc ; l'actuel, datant de 1994, s'avérant aujourd'hui obsolète. Par ailleurs, est-il envisagé que les appareils affrétés puissent être pilotés par des équipages de l'armée de l'air ?

Enfin, le président de la Fédération française de l'aviation légère a émis des craintes sur la possibilité d'une remise en cause des équipages de voltige de l'armée de l'air, autres que la Patrouille de France, alors même que leur présence au sein du monde aéronautique est très appréciée. Ces craintes sont-elles fondées ?

Après avoir souligné que M. Jean-Marc Thomas, président d'Airbus France, avait assuré, à l'occasion d'une rencontre avec les députés de Haute-Garonne, que l'A 400M n'accusait aucun retard de développement, **M. Patrick Lemasle** a souhaité connaître l'avenir

du site de Francazal, dans l'hypothèse où les centres de maintenance de Transall seraient regroupés à Évreux.

Le général Stéphane Abrial a indiqué que la nécessité d'un nouveau texte fondateur est au cœur d'un débat au sein des armées elles-mêmes. La plupart des attendus du Livre blanc de 1994, complétés de ceux figurant en préambule de la loi de programmation militaire, sont restés valables, mais il convient de s'interroger sur les missions que la France doit donner à ses armées, afin d'en déduire le format et les structures futurs.

Les avions affrétés pourraient être pilotés par des personnels français, à deux réserves près. Tout d'abord, il faudrait assurer leur instruction sur ces appareils, qui sont pour l'essentiel des Antonov ukrainiens ; il serait également nécessaire de recruter davantage de pilotes, que l'armée de l'air aurait du mal à entraîner au quotidien. Il serait également envisageable de faire appel à des pilotes de réserve. Les Etats-Unis ont eu largement recours à cette filière, mais en ont constaté les limites pendant la première guerre du Golfe : plusieurs compagnies aériennes, qui s'étaient engagées à mettre en cas de besoin leurs pilotes, issus de l'armée de l'air, à la disposition du ministère de la défense, ont dû mettre la clé sous la porte compte tenu de la durée du conflit.

Ni la patrouille de France ni les autres équipes de voltige ne sont menacées, même si l'équipe de voltige de l'armée de l'air a été victime d'un dramatique accident et s'entraîne avec des équipes étrangères en attendant l'acquisition de nouveaux appareils. Compte tenu de leur coût, on peut d'ailleurs se demander si le Rafale ou les futurs UCAV seront utilisés pour effectuer des démonstrations dans les salons internationaux. S'agissant de la base de Francazal, l'armée de l'air travaille avec l'armée de terre afin d'y installer des unités terrestres, ce qui constitue un exemple d'ouverture interarmées.

M. Jean-Michel Boucheron a jugé qu'il n'était pas envisageable d'attendre huit ou neuf ans avant de voir le programme Male aboutir, alors même que son lancement a été étudié dès 2002. Quelles sont les raisons financières, techniques et diplomatiques expliquant ces délais ? Quelles mesures pourraient être prises pour le remettre sur les rails ?

M. Alain Moyne-Bressand a demandé des informations sur les conséquences que pourraient avoir au sein de l'armée de l'air les résultats des audits conduits par le Gouvernement. Il a ensuite souligné les difficultés qu'éprouvent les troupes présentes en Afghanistan à éradiquer les talibans, et a souhaité connaître le sentiment du général Abrial sur ce point.

Après avoir évoqué les difficultés que connaît la SOGERMA, **M. Hugues Martin** s'est enquis des perspectives d'avenir des ateliers industriels aéronautiques (AIA), en particulier de celui de Bordeaux. Des regroupements sont-ils possibles afin de constituer de grands pôles de maintenance aéronautique ?

Le général Stéphane Abrial a indiqué qu'il était absolument nécessaire que l'armée de l'air soit dotée de drones le plus vite possible. Néanmoins, les retards sur le SIDM tendent à prouver que les propositions industrielles ne sont pas encore techniquement mûres. Il n'est pas certain que l'industrie soit en mesure de fournir un système Male dans un délai beaucoup plus court que celui prévu, alors même que ses capacités seront bien supérieures à celles du SIDM, avec une autonomie de plus de vingt-quatre heures et des moyens de transmission et

de surveillance embarqués d'une autre ampleur. L'étape du SIDM permet de défricher ce domaine et d'effectuer les bons choix pour les programmes ultérieurs. Le système Male est également proposé aux autres pays européens, cette démarche de coopération prenant nécessairement du temps.

Les difficultés actuelles en Afghanistan ne relèvent pas uniquement d'enjeux militaires, mais procèdent également d'enjeux politiques et sociaux. Il s'agit d'une nouvelle forme de guerre asymétrique dans laquelle les moyens très sophistiqués des armées occidentales ne sont pas totalement adaptés. Les capacités mises en œuvre provoquent des réactions de défense des adversaires, en les poussant par exemple à s'enterrer, en Afghanistan dans des grottes, au Liban dans des caches non détectées. Il faut imaginer des concepts et des armements nouveaux pour contrer cette menace. En dépit des succès opérationnels tactiques enregistrés en Afghanistan, les menaces se régénèrent en permanence, continuant à provoquer des pertes très importantes chez les alliés.

La question portant sur les audits concerne davantage l'état-major des armées. S'agissant du programme 178, la réorganisation de l'armée de l'air dans le cadre du plan Air 2010 va dans le bon sens, par une réflexion sur les schémas fonctionnels, conduisant au regroupement des treize commandements et directions en quatre entités, ainsi qu'à la constitution d'un état-major de nouvelle génération, dans lequel les rôles sont redistribués et les effectifs réduits.

Une mission sur la maintenance aéronautique étant en cours, il est impossible d'anticiper sur ces conclusions. La création d'un service industriel de l'aéronautique semble se profiler ; sa définition pourrait intervenir d'ici la fin de 2006, tandis que son expérimentation pourrait être engagée au début de 2008. L'armée de l'air ne verrait que des avantages à ce que cette structure soit colocalisée avec le commandement du soutien des forces aériennes situé à Bordeaux.

