

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I <sup>e</sup> L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission de la défense nationale et des forces armées

— Audition du général d'armée aérienne Jean-Paul Paloméros, chef d'état-major de l'armée de l'air, sur le projet de loi de finances pour 2011 (n° 2824) ..... 2

Mercredi  
13 octobre 2010  
Séance de 10 heures

Compte rendu n° 7

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

**Présidence**  
**de M. Guy Teissier,**  
*Président*



**Audition du général Jean-Paul Paloméros, chef d'état-major de l'armée de l'air, sur le projet de loi de finances pour 2011 (n° 2824).**

*La séance est ouverte à dix heures.*

**M. le président Guy Teissier.** Je tenais tout d'abord à vous remercier une nouvelle fois, général, pour la façon dont vous nous avez reçus aux universités d'été les 13 et 14 septembre derniers. La présentation statique nous a beaucoup intéressés – avec, notamment, celle de l'A400M – mais la démonstration dynamique a remporté tous les suffrages. Vous avez également su vous adapter aux circonstances locales et à ce fort mistral qui a empêché la patrouille de France de voler. Sachez que la présentation du film et les interventions orales de ces pilotes d'élite nous ont totalement satisfaits.

L'examen des crédits de la mission défense pour 2011 aboutit à un sentiment mitigé concernant l'armée de l'air. Certes, les Rafale vont arriver plus rapidement que prévu – du fait d'ailleurs des retards actuels pour son exportation – mais le report de la rénovation des Mirage 2000D ou celui de la commande d'avions ravitailleurs MRTT nous inquiètent.

**M. le général d'armée aérienne Jean-Paul Paloméros.** Je tiens tout d'abord à vous remercier, monsieur le président Guy Teissier, d'avoir organisé les récentes universités d'été de la défense, où j'ai été particulièrement heureux de vous accueillir au sein de l'armée de l'air.

Je puis témoigner que les personnels ont beaucoup apprécié vos marques d'intérêt. Il est très important pour eux de savoir que les élus sont à leurs côtés et les comprennent. C'est également le sens des stages d'immersion dont certains d'entre vous ont souhaité bénéficier.

Vous l'avez vu, la variété de nos missions et de nos engagements souligne la cohérence capacitaire et le niveau d'adaptation de l'armée de l'air pour l'ensemble des missions auxquelles elle est confrontée, que ce soit dans le ciel métropolitain, dans les DOM-COM, en Haïti, en Afghanistan ou encore en Afrique.

Ces missions, ces engagements, reposent d'abord sur des compétences, des expertises rares, de femmes et d'hommes dont plus d'un millier sont en alerte permanente en métropole, de jour ou de nuit, tous les jours de l'année. Plus de 3 500 personnels sont déployés à travers le monde, avec 80 avions et hélicoptères, dont 30 chasseurs.

Je vous remercie de l'honneur que vous leur avez fait et qu'ils méritent. Ils y ont été très sensibles.

L'an passé, à l'occasion de ma première audition devant cette commission, je vous avais présenté dans le détail nos différentes missions. Celles-ci n'ont pas changé et l'armée de l'air reste impliquée dans toutes les fonctions stratégiques définies dans le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale.

Cette année, j'aimerais vous brosser un état synthétique de la réforme au sein de l'armée de l'air, sur le plan des effectifs, d'un point de vue quantitatif comme qualitatif, du

soutien et de sa réforme, ainsi que du maintien en condition opérationnelle (MCO), avant d'aborder en contrepoint l'état de sa modernisation.

Depuis notre dernière rencontre, l'armée de l'air a poursuivi, sans faiblir, sur la voie d'une réforme difficile. Tout comme en 2009, du point de vue des effectifs, des soutiens communs et de la fermeture de nos bases aériennes, les objectifs qui nous avaient été assignés pour 2010 seront atteints.

Je débiterai avec les femmes et les hommes de l'armée de l'air qui constituent ma priorité. Ce sont eux qui vivent, animent, subissent parfois la réforme. Dans leur grande majorité, ils la comprennent mais en attendent des résultats concrets en matière de modernisation et d'amélioration de leur outil ainsi que de leurs conditions de travail.

En termes quantitatifs, la conjugaison des efforts de la révision générale des politiques publiques (RGPP) et des choix du Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale a abouti pour la période de la loi de programmation militaire (LPM) à un objectif de réduction de 15 900 emplois pour l'armée de l'air, dont 75 % dans le domaine du soutien, tout en créant, par ailleurs, des postes extérieurs à l'armée de l'air, au sein de structures interarmées ou de l'OTAN. Nous y avons déjà inséré 150 officiers et sous-officiers et ils seront 44 de plus en 2011. En somme, nous conduisons une réforme lourde qui pèse sur nos effectifs, tout en répondant aux demandes légitimes qui nous sont adressées.

La réduction de 25 % en six ans du format de l'armée de l'air est un mouvement complexe, notamment pour la gestion des compétences. En 2009, 2 210 postes ont été supprimés, 2 235 l'auront été en 2010. Nous terminerons cette année avec une masse salariale à l'équilibre et conforme aux prévisions.

Le projet de loi de finances prévoit 2 139 réductions de postes, et le budget prévu sur le titre II semble cohérent avec la politique que nous souhaitons mener : un savant équilibre entre cette réduction rapide de nos effectifs, les mesures d'incitation et d'accompagnement à la reconversion, mais aussi et surtout un flux de recrutement qui reste nécessaire pour ne pas obérer l'avenir et que je situe aux alentours de 1 900 personnels.

Dans une logique de maintien des compétences, c'est ainsi près de 4 000 départs et quelque 5 000 mutations géographiques qu'il nous faut gérer annuellement.

L'effort consenti par l'armée de l'air est considérable. En termes comptables, le cumul des économies réalisées depuis deux ans et demi grâce à cette déflation est d'environ 210 millions d'euros. Les gains sont donc là. Mais, en contrepartie, les personnels attendent une amélioration de leurs conditions de vie et de travail.

Je soulignais à l'instant que 75 % de nos réductions d'emploi portent sur le soutien. Elles s'articulent principalement autour de la fermeture de bases aériennes, mais aussi de la mutualisation interarmées ou de l'externalisation.

La fermeture de huit bases aériennes majeures d'ici à 2012 constitue en effet une des composantes les plus emblématiques du plan de restructuration de l'armée de l'air. Elle est pour l'heure respectée : Toulouse en 2009, Colmar cette année avec un transfert réussi de structures au profit de l'armée de terre, Reims et Taverny l'an prochain, puis Metz, Nice,

Brétigny et Cambrai en 2012. Il reste beaucoup à faire, et nous devons veiller à ce que personne ne reste au bord de la route.

Au-delà de la difficulté à rompre les liens économiques et historiques évidents qui unissaient ces emprises aux collectivités territoriales, les fermetures de sites sont des opérations délicates, techniquement, réglementairement et humainement. Il faut le reconnaître, avant de générer des économies, la mise en œuvre de la réforme se caractérise d'abord par des surcoûts.

Ainsi, les dépenses supplémentaires occasionnées par la fermeture d'une base aérienne sont évaluées à trois millions d'euros ; liées au transfert d'unités pérennes vers d'autres sites, ou aux aides à la mobilité et à la reconversion. Le projet de loi finances pour 2011 devrait nous permettre de poursuivre cette politique.

Par ailleurs, les opérations d'infrastructure indispensables aux restructurations ainsi que les travaux liés à la modernisation des forces obèrent fortement les ressources globales disponibles, notamment celles consacrées au maintien en condition des infrastructures. Si ces crédits sont transférés du budget opérationnel de programme (BOP) de l'armée de l'air vers le programme 212, leur compression n'en aura pas moins d'impact pour l'armée de l'air, notamment sur les conditions de vie et de travail du personnel.

À cet égard, je ne peux que souligner cette année encore le déficit de financement, préjudiciable à la maintenance des installations opérationnelles et de vie courante, telles que le chauffage ou l'étanchéité, qui accélère le sentiment de paupérisation des bases aériennes. Alors que ces besoins annuels sont estimés à 175 millions d'euros, la ressource financière attendue sera de 141 millions d'euros en 2011 et 84 millions d'euros en 2012. Cette dégradation n'est pas conforme aux attendus de la réforme et contribue à fragiliser le moral du personnel.

Enfin, au titre des soutiens communs, les externalisations en cours de validation sur les bases aériennes de Saintes et de Grenoble serviront de modèle à l'élargissement de ces expérimentations aux domaines du gardiennage et de la fonction restauration-hôtellerie. À Creil, c'est un programme plus ambitieux d'externalisation multiservices qui est mené.

Les premières analyses des résultats nous montrent que nous devons être vigilants, quant aux gains réels et à l'impact sur les capacités opérationnelles. Il faut étudier les premiers retours d'expérience sans parti pris et tenir un discours clair vis-à-vis des personnels sur leurs perspectives.

Les moyens alloués pour 2011 au titre des réductions opérées sur les fonctions support intègrent la première annuité de la programmation budgétaire triennale pour la période 2011-2013, ainsi qu'une pression accentuée sur le fonctionnement courant, conséquence directe de la mise en œuvre de la nouvelle politique de soutien des bases de défense.

Cela se traduira concrètement, pour la fonction support en 2011, par une diminution supplémentaire de 2 %, se cumulant aux 18 % de réduction depuis 2007.

Bien qu'indirecte, car transférée vers le BOP soutien, cette contrainte fait naître des risques sur la préparation opérationnelle, les conditions de vie et, finalement, le moral des

aviateurs. Nos marges de manœuvre sont d'autant plus ténues que notre plan de restructuration n'a pas encore produit ses effets et que son financement nécessite des moyens financiers. Il s'agit bien d'un transfert de charges, effectué vers un commandement interarmées encore en devenir.

J'en arrive au maintien en condition opérationnelle (MCO) de nos équipements, qui constitue une priorité au cœur de la transformation.

Une priorité, d'abord, pour assurer toutes les missions qui nous sont confiées, telles que la défense aérienne de notre territoire, la mise en œuvre de la composante aéroportée de la dissuasion, permanentes toutes les deux depuis 1964, ou les opérations dans lesquelles notre pays est engagé.

Une priorité, ensuite, pour garantir la préparation opérationnelle des forces aériennes, afin de remplir ces missions, en pérennisant nos expertises et notre savoir-faire, pour viser la meilleure disponibilité possible.

Une priorité, enfin, pour assurer la bonne gestion de nos flottes tout au long de leur vie. Et ce n'est pas une tâche aisée à planifier. Nos avions ravitailleurs approchent ainsi la cinquantaine, nos Transall suivent de près ; quel âge auront nos Airbus A310 ou, demain, nos Rafale lorsque nous aurons à les remplacer ?

Les résultats ne sont pas tout à fait au rendez-vous : on ne peut pas se satisfaire d'un taux de disponibilité oscillant selon les flottes entre 50 et 60 %. Vous le savez, notre priorité aujourd'hui est de maintenir celle de nos Transall, C130 et avions ravitailleurs.

Le MCO est un combat de tous les instants. Cependant, malgré la contraction du format des flottes de l'armée de l'air liée aux fermetures d'escadrons (deux cette année, cinq depuis 2008) et l'optimisation des processus de contractualisation pluriannuelle, la disponibilité des aéronefs stagne autour de 60 %, et ne devrait pas s'améliorer significativement en 2011. Et, je le souligne, les résultats que nous obtenons le sont déjà au prix d'un investissement hors norme de nos personnels.

Nous avons déploré cette année pour l'aviation de chasse une conjoncture particulièrement défavorable, liée principalement à la mise au standard de notre flotte Rafale, ainsi qu'aux problèmes sérieux rencontrés sur les moteurs de nos Mirage 2000, en bonne voie de résolution aujourd'hui.

La situation est très contrastée en termes d'activité, mais particulièrement pénalisante pour les plus jeunes pilotes qui, du fait de leur faible qualification, ne peuvent pas prendre part aux opérations extérieures.

Pour nos équipages de transport, la situation nous a obligés à réduire les objectifs inscrits dans le projet annuel de performance de 400 à 270 heures annuelles. Nous espérons les revoir progressivement à la hausse, en nous appuyant sur l'arrivée des CASA, à compter de septembre prochain, et des A400M à partir de 2013.

Par ailleurs, pour enrayer ce phénomène, nous avons pris des mesures afin d'optimiser notre organisation. Depuis les années 2000, nous avons ainsi réorganisé nos structures de maintenance de manière approfondie. Le service industriel de l'aéronautique

(SIAé) intègre dorénavant l'ensemble des composantes Air, Terre et Marine, tandis que la structure intégrée de maintenance des matériels aéronautique de défense (SIMMAD) a vu son rôle d'acteur central de la maintenance aéronautique renforcé.

Le recentrage en région Aquitaine de ce pôle en 2012 nous permettra de calquer le regroupement mené par nos partenaires des industries aéronautiques et spatiales de défense, au sein du groupe Bordeaux Aquitaine Aéronautique & Spatial.

Le rapprochement des acteurs militaires et civils, sous forme de plateaux techniques, a permis, quant à lui, des gains significatifs.

La direction de la SIMMAD, resserrée, trouvera naturellement sa place au sein du nouveau ministère à Balard, auprès des états-majors et de la DGA. Elle pourra inspirer une politique de soutien ambitieuse, notamment pour les nouveaux équipements.

J'ajouterai qu'au titre de la gestion et de la mise en place délicate du système CHORUS, la SIMMAD ainsi que l'armée de l'air dans son ensemble ont su rattraper leur retard, et termineront l'année dans de bonnes conditions, en ayant liquidé la quasi-totalité des crédits provisionnés. Ce résultat est le fruit des efforts consentis par notre personnel pendant l'été.

La bataille quotidienne du MCO requiert d'autant plus mon attention qu'elle est indissociable de notre modernisation, processus qui est assurément la concrétisation de la réforme. Pour conclure ce chapitre relatif au MCO sur une note positive, je tiens à souligner que nous commençons à toucher les dividendes de nos efforts, mais que nous sommes au milieu du gué : nous ne pouvons, nous ne devons pas relâcher nos efforts dans ce domaine crucial.

Je souhaiterais aborder maintenant quelques points qu'il me paraît nécessaire de mettre en valeur.

Tout d'abord, la modernisation qui suit une direction maîtresse : la polyvalence de nos équipements. Avec l'objectif d'optimiser les investissements, les compétences et de tirer en permanence le meilleur parti des avions.

La polyvalence est le deuxième axe qui doit conduire le mouvement de rationalisation de la flotte et nous permettre de répondre aux différents types de menaces.

Il en va ainsi du Rafale, dans son standard F3, qui participe aujourd'hui à la permanence de notre dissuasion nucléaire à partir de Saint-Dizier, grâce au missile air-sol moyenne portée amélioré (ASMP-A), Rafale que nous déployons en ce moment aux Émirats arabes unis, et qui devrait être envoyé pour la seconde fois en opération, sur le théâtre afghan, dans les mois qui viennent.

L'A400M, les futurs ravitailleurs ou encore les drones illustrent également tout l'intérêt des systèmes d'armes polyvalents. Cette qualité leur confère à la fois une souplesse qui garantit de pouvoir répondre à un scénario d'engagement pour lequel ils n'avaient pas été conçus initialement, ainsi qu'une longévité accrue.

Le troisième point concerne la rénovation Mirage 2000D, dont le seul but est d'optimiser notre flotte. Ainsi, aux côtés des Rafale Air et Marine, le Livre blanc prévoit la rénovation de nos Mirage 2000D, afin de permettre aux flottes d'avion de combat françaises de respecter, à l'horizon 2020, un format cohérent avec nos objectifs stratégiques.

Le contribuable a déjà consenti l'essentiel de l'effort pour cette flotte. Pour un coût unitaire modeste, de l'ordre de 10 millions d'euros par appareil, et alors que nous avons débuté le retrait de nos Mirage FI et 2000C, cette remise à niveau permettra au Mirage 2000D d'assurer aussi bien les missions de police du ciel, de guerre électronique, de frappes à longue distance que d'appui feu au profit des troupes au sol jusqu'en 2025.

Ainsi rénové, cet appareil aurait des performances en accord avec ses quinze années de potentiel, et serait le complément indispensable de notre aviation de combat, dont la montée en puissance doit s'étaler jusqu'en 2019.

Je voudrais enfin dire quelques mots sur l'A400M et les drones.

Des crises comme celle pour laquelle nous sommes intervenus à Haïti, et aujourd'hui au Sahel, si elles montrent tout l'intérêt du prépositionnement de nos forces, soulignent aussi ce que nous savions déjà : l'extrême fragilité de notre composante de transport tactique.

La capacité de l'armée de l'air à projeter hommes et équipements dans des délais brefs à très longue distance ou au cœur même des opérations, où nos troupes sont engagées, souffre de faiblesses qu'accentue le retard du programme A400M, pour lequel je renouvelle la confiance que j'avais exprimée devant vous il y a un an. Il s'agit cependant de ne plus perdre de temps.

La seule mesure palliative concrète est l'acquisition de huit CN 235. Elle permettra de limiter le suremploi, coûteux techniquement et humainement, de nos flottes actuelles que nos techniciens portent à bout de bras, sans parvenir malheureusement à répondre complètement à la demande.

Des mesures supplémentaires seraient indispensables pour répondre aux besoins de nos armées, en attendant cet avion prometteur et sans concurrent, qui sera demain l'outil de choix sur lequel s'appuiera le commandement européen de transport militaire, créé le 1<sup>er</sup> septembre dernier à Eindhoven, et sur lequel nous fondons beaucoup d'espoirs. La volonté opérationnelle existe et je ne doute pas que la volonté politique soit également au rendez-vous.

J'achèverai ce chapitre par un sujet qui me tient à cœur, celui des aéronefs pilotés à distance, les drones. Depuis un peu plus de 18 mois, nos trois appareils moyenne altitude longue endurance (MALE) ont effectué près de 3 000 heures de vol, au profit des troupes au sol, françaises et alliées.

Avec ces avions pilotés à distance, nos équipages sont désormais capables de veiller pendant 24 heures d'affilée au-dessus du théâtre. Cette durée symbolique montre, s'il en était besoin, combien ces appareils sont parfaitement adaptés à des missions de surveillance de vastes étendues, sur les théâtres d'opérations mais aussi, au niveau interministériel, de recherche de personnes disparues, de protection de l'environnement, de prévention, pour peu que nous en possédions suffisamment.

Malgré l'arrivée d'un quatrième appareil à Cognac, il faut être conscient des limites du système intérimaire, dont les obsolescences, d'ores et déjà visibles, doivent nous conduire à prendre des décisions cette année, si nous voulons pérenniser cette capacité précieuse, incontournable aujourd'hui en termes de renseignement et d'anticipation. De mon point de vue, il serait coupable de ne pas disposer de cette capacité à l'avenir.

Au terme de cette intervention, je souhaite rappeler que l'armée de l'air est totalement investie dans la réforme. Les personnels y croient, convaincus qu'ils disposeront demain d'un outil plus adapté. Mon objectif majeur est d'entretenir cette motivation qui n'a pas de prix.

**M. Jean-Claude Viollet.** Sur la question des avions ravitailleurs, il est urgent de prendre une décision et s'il le faut nous déposerons un amendement en séance. Nous reviendrons également sur la question des drones.

En ce qui concerne l'aviation de combat, on a décidé non pas d'accroître la commande de Rafale, mais de revenir à son calendrier initial de livraison. C'est ce que j'appelle une gestion dynamique de programme, tout cela pour un avion qui marche très bien contrairement à ce qu'on peut entendre sur certaines ondes.

Le programme de livraisons prévoit onze avions par an. Cela signifie que l'équilibre de notre flotte aérienne repose sur la rénovation des Mirage 2000D, laquelle a été repoussée. Parallèlement, la flotte de Mirage F1, spécialisée dans le renseignement, poursuit sa sortie de service. En conséquence, nous sommes face au risque de trou capacitaire dans le domaine du renseignement électromagnétique, pour une durée de cinq années, ce que la direction du renseignement militaire pourrait ressentir durement. Dans ce contexte, ne doit-on pas envisager de rénovation *a minima*, ne serait-ce que pour intégrer les pod ASTAC, permettant aux Mirage d'effectuer des missions de renseignement ?

Faute d'avoir rénové les Mirage 2000D et si la cinquième tranche du Rafale n'était pas commandée comme prévu, nous ferions face demain à une réelle lacune capacitaire dans le domaine de l'aviation de combat.

De mon point de vue, il est nécessaire de travailler dès à présent sur la loi de programmation militaire à venir, car de trop nombreuses décisions sont repoussées à demain. Or, un président chinois a déclaré que la guerre du futur se gagnera dans les airs, et j'en suis personnellement convaincu !

**Général Jean-Paul Paloméros.** Il est bien certain que ce n'est pas en reportant chaque année les décisions qu'on améliore les choses ! Je rappelle que la rénovation à mi-vie des Mirage 2000D ne résulte pas d'une décision de l'armée de l'air mais a été débattue dans le cadre du Livre blanc et dans divers forums. Elle serait d'ailleurs conforme aux orientations adoptées par nos partenaires britanniques ou italiens par exemple.

En partant d'une logique d'optimisation des flottes, l'aviation de combat devrait reposer sur deux pieds : une flotte ancienne modernisée et une flotte moderne en pleine croissance. C'est une « assurance-vie » d'un coût modéré permettant le maintien de compétences dans notre industrie. Nous aurons une période délicate à gérer si les compétences ne sont pas prises en compte avec la rénovation des Mirage 2000D.



Concrètement, nous disposons de deux escadrons de Rafale contre sept prévus initialement, et nous allons nous séparer des flottes de Mirage les plus anciennes. L'horizon du Rafale est contrasté : nous espérons que la commande d'une cinquième tranche sur 2016-2017 interviendra, mais cela n'est pas acquis.

Le Livre blanc prévoit de maintenir notre capacité de renseignement électromagnétique. Malgré cela, le DC8 Sarigue n'a pas été remplacé et les Mirage F1, seuls équipés aujourd'hui des pod ASTAC, doivent bientôt sortir du service opérationnel.

**M. Bernard Cazeneuve.** L'armée de l'air est impliquée dans la réforme du ministère de la défense, notamment avec la mutualisation des bases aériennes. Or, il semble que nous atteignons les limites de cette mutualisation. Disposez-vous des éléments précis relatifs aux économies engendrées par les bases de défense ? Les dispositifs informatiques fonctionnent-ils comme ils le devraient ?

**M. le général d'armée aérienne Jean-Paul Paloméros.** Est-ce que les bases de défense vont générer des économies ? Pas à court terme. S'agissant de l'armée de l'air, les économies ont été générées avant la mise en place des bases. Il faut naturellement poursuivre la rationalisation des systèmes d'informations et la simplification des procédures. La simplification est d'ailleurs, je pense, le maître mot de la réforme et la condition de la réussite des bases de défense. Quant au nombre de bases de défense, je pense que la mise en place d'une cinquantaine de bases au début de l'année 2011 est un bon objectif. Peut-être pourra-t-on encore en réduire le nombre à plus long terme ?

Il faudra selon moi donner aux commandants des bases de défense de vraies responsabilités afin qu'ils puissent mettre en œuvre une politique qui leur soit propre. Les bases de défense sont finalement à la fois l'objectif et l'outil de la réforme.

Dans le domaine informatique, CHORUS a, il est vrai, connu des débuts difficiles. Mais il n'en demeure pas moins un outil d'optimisation de nos ressources très intéressant, qui porte de nombreux espoirs en matière de gestion des paies et du personnel, par exemple. Il reste des efforts à accomplir dans le domaine des ressources humaines et il ne faut pas non plus en attendre d'économies d'échelle à court terme.

**M. Christophe Guilloteau.** J'aimerais connaître votre position sur les C160 qui ont 45 ans et sont, je crois, en bout de course.

**M. Francis Hillmeyer.** Dans quelle mesure l'externalisation de la restauration est vraiment utile ?

**Général Jean-Paul Paloméros, chef d'état-major de l'armée de l'air.** Les C160 restent, aujourd'hui, le cœur de notre flotte de transport. Mais malgré les efforts considérables que nous accomplissons, en particulier le service industriel de l'aéronautique, c'est une flotte qui est effectivement à bout de souffle. Notre souci est qu'elle puisse voler dans les meilleures conditions. Nous étudions toutes les pistes car il est important de soulager nos troupes de ce poids.

Sur l'externalisation, nous avons lancé des expérimentations et je pense qu'il faut qu'elles aillent jusqu'au bout, même s'il n'est pas simple de définir les coûts initiaux. Le ministre a précisé que l'on ne procéderait à des externalisations que si leur rentabilité était

démontrée de manière significative. Cela dit, compte tenu des cibles ambitieuses que nous nous sommes fixées en termes de réduction des effectifs, je dirai que nous y sommes presque condamnés !

**M. Gilbert Le Bris.** J'aimerais avoir votre avis sur le projet de défense anti-missiles balistiques (DAMB). Pourriez-vous dresser un état des lieux et indiquer les perspectives de réflexion qui sont les nôtres avant le prochain sommet de Lisbonne ?

**M. Jean Michel.** Je crois qu'il est important de savoir d'où l'on vient pour savoir où on va. L'effort accompli pendant la seconde guerre mondiale a été poursuivi par nos armées lors des guerres de décolonisation. Celui consenti après 1958 était également très important. Si ensuite le budget de la défense a décliné au cours des années 1970 et 1980, notre effort de défense représentait en 1989 encore plus de 3,3 % de notre PIB, contre moins de 1,7 % aujourd'hui !

Si la France fait partie des nations qui consacrent le plus de ressources à leur défense, nous sommes très loin des États-Unis ou même d'Israël, pays qui possède plus de 450 avions de combat là où nous en aurons bientôt moins de 200. Cela est d'autant plus regrettable que toutes les fois où la France a fait un effort de défense, elle en a récolté les fruits dans le domaine industriel et son économie y a toujours gagné.

Je m'interroge donc aujourd'hui sur ce qu'est notre ambition, au moment où nos efforts sont insuffisants dans tous les domaines. Que devons-nous faire ? Devons-nous revoir notre ambition ?

**Général Jean-Paul Paloméros.** Cette deuxième question relève plus de la compétence du chef d'état-major des armées que de la mienne. Notre effort est naturellement insuffisant mais nous devons également, nous, responsables de la défense, avoir conscience de l'effort considérable consenti par notre pays pour sa défense. Notre rôle est donc de faire des choix et de faire en sorte de les respecter.

La programmation prévue par la LPM et le Livre blanc a pris du retard et je le regrette car nous avons engagé un effort de grande ampleur de réduction de nos effectifs et de nos moyens dont la contrepartie était la modernisation de nos équipements. Cette modernisation est aujourd'hui trop lente. Mais, dans le même temps, le déploiement du standard F3 du Rafale est un exemple de réussite et nous sommes le seul pays européen à le posséder.

Il est important de savoir investir au bon moment car cela conditionne les capacités pour l'avenir, comme on le voit aujourd'hui pour les MRTT. Vous avez raison de souligner, monsieur le député, que la défense a tiré le progrès technologique vers ce que la France sait faire de mieux.

J'en viens à la DAMB. Alors responsable de ce programme, j'avais présenté un plan d'action aux ministres Alain Richard et Michèle Alliot-Marie. Au vu de l'expérience de la guerre du Golfe, il était évident que nos forces en opération ne pouvaient plus se passer d'un système de protection contre les missiles tactiques c'est-à-dire les missiles ayant une portée de 500 à 800 kilomètres. La LPM 2003-2008 a retenu ce besoin en développant le système sol-air de moyenne portée terrestre (SAMP/T) qui vient d'entrer en service dans les forces. Il protège les forces déployées contre les menaces traditionnelles et les missiles tactiques à

condition d'y associer les moyens d'alerte adéquats ; je pense notamment aux radars. Selon le Livre blanc, ce programme, techniquement assez complexe, doit être achevé à l'horizon de 2020. Cette échéance me semble lointaine et je pense que nous pouvons faire mieux et plus vite.

La DAMB s'inscrit toutefois dans un cadre plus large et plus complexe. Pour avoir accès au débat d'ensemble, la France doit disposer *a minima* d'un système de protection contre les missiles tactiques. Sans lui, le débat sera confisqué par nos partenaires américains et nous n'aurons pas voix au chapitre. Nous disposons de compétences fortes en matière de systèmes de commandement et de contrôle, avec des experts de haut niveau reconnus par l'ensemble de nos alliés ; elles nous permettent d'avoir accès à l'information et, partant, à la décision. Pour autant, cela ne sera possible que si nous conservons une crédibilité technologique en matière de protection des forces déployées.

**M. Damien Meslot.** Vous avez évoqué la réduction du nombre de bases aériennes. Il est parfois fait état de nouvelles fermetures, au-delà du schéma prévu. Pouvez-vous me le confirmer ? Est-ce que cela ne fragiliserait nos capacités aériennes ?

**M. Jean-Jacques Candelier.** Je voudrais revenir sur la situation de l'A400M. Depuis 2003, ce programme a connu beaucoup d'aléas, avec des surcoûts, des retards et des changements de cibles. Les arbitrages sont actuellement en voie de finalisation. Pouvez-vous nous les détailler ou nous en présenter les grandes lignes ? Par ailleurs, confirmez-vous que le premier appareil sera livré en 2013 ? Enfin, disposez-vous d'une estimation du coût total du programme ?

**M. le général d'armée aérienne Jean-Paul Paloméros.** S'agissant de la fermeture des bases aériennes, je me conforme strictement au plan arrêté et présenté par le ministre de la défense à l'été 2008. Il ne faut bien évidemment pas exclure de façon définitive que d'autres sites soient fermés : au cours des 50 dernières années l'armée de l'air a supprimé 50 bases, ce qui montre bien que le processus de rationalisation est ancien et s'inscrit sur une longue durée. Pour autant, nous n'envisageons pas aujourd'hui de nouvelle concentration. La révision de la carte militaire nous a conduits à engager des investissements assez lourds et elle a des conséquences importantes pour les personnels. Envisager un nouveau schéma me semblerait donc peu responsable et ne pourrait que semer inutilement le doute. Il nous faut absorber la réforme en cours avant de procéder à un autre ajustement. L'expérience montre que l'accumulation de réformes est contre-productive.

J'ajoute que la dégradation du contexte économique a accentué les conséquences locales de la fermeture d'une base ; il n'est sans doute pas pertinent de déséquilibrer plus encore les territoires.

Je tiens à vous faire partager mon optimisme sur l'avenir du programme A400M. J'ai récemment visité les installations de Toulouse et j'ai toutes les raisons d'être confiant. Je garde cependant à l'esprit qu'il s'agit d'un projet difficile. La première livraison est prévue pour 2013 avec un premier standard permettant d'assurer les missions essentielles que sont les transports de fret et de troupes.

Nous serons intraitables sur la dimension collective du programme : il a été conçu par sept États, il doit être géré par sept États. On ne peut reproduire la situation du Transall : les appareils français et allemands ne sont aujourd'hui communs qu'à hauteur de 40 % faute

d'une unité de maintenance. Nous avons donc engagé des discussions sur la mutualisation du soutien avec les Britanniques et j'espère que nous serons rejoints par l'Allemagne. Au-delà du soutien, je pense que le commandement européen facilitera l'harmonisation, ouvrant peut-être la voie, à long terme, à des unités multinationales.

Je veux souligner l'engagement fort du ministre de la défense en faveur de ce programme. Les négociations sont entrées dans leur phase finale et devraient aboutir à condition que les réductions de cibles ne soient pas trop conséquentes. La France maintient pour sa part sa cible à 50 appareils, avec 30 à 35 avions d'ici 2020.

Sur le plan financier, tout n'est pas stabilisé. En outre, en l'absence de périmètre précis, il est difficile de fournir un coût individuel.

**M. Georges Mothron.** Vous vous êtes félicité des conditions dans lesquelles les sites de Toulouse et de Colmar avaient récemment fermé. Élu du Val d'Oise, je voudrais attirer votre attention sur l'avenir de Taverny. La transformation a commencé depuis longtemps avec le transfert du centre national des opérations aériennes sur la base de Lyon-Mont Verdun. Quelles sont les échéances pour les unités qui restent à Taverny ? Ce départ va par ailleurs libérer un nombre important de logements alors même que le bassin en manque cruellement. Au vu de ces éléments comment envisagez-vous la reconversion du site ? Les élus locaux peuvent-ils vous aider à la fois pour les emprises immobilières mais aussi pour faciliter le reclassement des personnels ?

**M. Patrice Calmégane.** Je tiens à remercier l'ensemble des personnels de l'armée de l'air qui ont bien voulu m'accueillir dans le cadre d'un stage d'immersion. J'ai pu mesurer leur implication et leur professionnalisme et je veux ici les en féliciter.

Quelle est la situation des radars passifs assurant la protection du territoire ? Confirmez-vous que nous allons commander un système RIS pour compléter notre système SATAM et le système TIRA que les Allemands nous prêtent parfois ?

**M. le général d'armée aérienne Jean-Paul Paloméros.** Monsieur Mothron, merci de votre soutien et de votre proposition pour nous aider dans la fermeture de la base de Taverny. C'est un travail de longue haleine, notamment parce qu'une partie importante des installations est enterrée. Le transfert à Lyon s'est fait dans d'excellentes conditions et nous disposons désormais d'une structure modernisée et sécurisée où les personnels sont heureux de travailler. La fermeture de Taverny se fera sur le long terme, le commandant des forces aériennes stratégiques demeurant sur place pour le moment.

Il nous faut désormais travailler au reclassement des personnels qui ne souhaiteront pas changer d'implantation géographique et toute proposition d'aide sera bienvenue. Nous devons également envisager la remise à disposition de ce site très spécifique, ce qui sera certainement assez compliqué à réaliser.

Dans tous les cas, nous veillons à la qualité du dialogue local pour avancer sur ces projets, à l'exemple de ce que nous avons fait avec l'aéroport de Blagnac pour la base de Toulouse.

L'achat de radars passifs est une innovation extrêmement utile : ils sont beaucoup plus performants que des radars qui émettent des ondes et surtout beaucoup moins coûteux.

Nous avons déjà expérimenté le dispositif lors du dernier 14 juillet avec de belles promesses. D'autres pays, qui n'ont pas les moyens de se doter d'un système plus complet, l'ont déjà adopté et nous pourrions utilement nous appuyer sur leur expérience.

Cet achat ne nous exonère cependant pas de la rénovation des radars datant des années 1960. Même s'ils sont entretenus par des personnels très qualifiés, ils doivent être remplacés, notamment pour les radars tournés vers le Sud du territoire métropolitain. C'est l'objet du programme SCCOA 4 qui vise à garantir la surveillance de notre espace aérien. Cette mission est du ressort exclusif des militaires, les radars civils étant limités à des échanges coopératifs. Les armées sont donc les seules à pouvoir assurer la détection primaire et générale de tout appareil entrant dans notre espace aérien.

**M. Philippe Vitel.** Le redéploiement territorial des armées et la généralisation des bases de défense conduisent-ils à une amélioration de l'articulation entre l'armée de l'air et les composantes aériennes des autres armées ?

**M. Bernard Deflesselles.** Vous évoquiez, dans votre propos liminaire, la restructuration dont faisait l'objet l'armée de l'air. La coopération franco-britannique redevient un autre sujet d'actualité : comment va-t-elle se traduire pour l'armée de l'air, à la fois en termes de missions et de calendrier ?

**M. le général d'armée aérienne Jean-Paul Paloméros.** La création des bases de défense induit en effet des transformations profondes dans notre fonctionnement, dont beaucoup d'effets restent encore à venir. On a ainsi réuni l'ensemble des moyens de formation des pilotes d'hélicoptères à Dax, les marins de l'aéronavale viennent s'entraîner à Istres et des personnels techniciens aéronautiques des trois armées sont formés à Rochefort. La rationalisation résulte largement de la colocalisation des forces et de la proximité qu'elle engendre.

La coopération franco-britannique est intense et permanente. J'entretiens des contacts étroits avec mon homologue de la *Royal Air Force* et nous avons signé voilà un peu plus d'un an une directive commune de progrès. Nous avons mis en commun des moyens de commandement des opérations aériennes dans le cadre de la force de réaction rapide de l'OTAN et travaillons à des opérations communes de surveillance de nos espaces aériens ainsi qu'à l'organisation des Jeux olympiques de 2012.

Au-delà, trois axes de coopération nous paraissent prioritaires. D'abord et avant tout, l'A400M. Le Royaume-Uni y est très attaché, ce qui est positif. Il faut donc amplifier la coopération, qu'il s'agisse du soutien ou de l'emploi de l'appareil. La France a un rôle important à jouer entre le commandement du transport européen et l'axe franco-britannique. Deuxième axe : les drones. Le Royaume-Uni y porte un grand intérêt : il a récemment acheté des Predator américains, qu'il utilise en Afghanistan. Nous avons notre système intérimaire. C'est donc peut-être le moment de rapprocher nos industries, ce qui pourrait nous ouvrir des perspectives à long terme. Troisième axe : le rapprochement des activités de combat, comme entre le Rafale et le Typhoon. Des synergies sont possibles, permettant de mieux répondre aux besoins, d'intervenir de concert et de préparer l'avenir.

**M. Alain Rousset.** On voit bien les difficultés que constituent, d'une part, les contraintes budgétaires et, d'autre part, la construction de l'Europe de la défense. Je voudrais vous interroger sur les investissements d'avenir et le grand emprunt. Certaines technologies

ont une importance capitale, comme l'ont montré, par exemple, les difficultés de fabrication de l'A400M. Il faut donc investir sur des briques technologiques, qui deviennent de plus en plus duales. Si le grand emprunt a une dimension plus civile que militaire, avez-vous réfléchi au sein du ministère de la défense à des projets qui pourraient porter cette dualité, à l'exemple des radars ou des drones, également utiles en matière de détection ou de sécurité civile ? Pourra-t-on financer certains de ces projets avec le grand emprunt ?

**M. Philippe Folliot.** L'armée de l'air agit seule ou en support d'autres composantes militaires, notamment l'armée de terre. Quels moyens est-il prévu de mettre à disposition des unités parachutistes dans le cadre de leur entraînement ? Qu'en est-il plus particulièrement du premier régiment parachutiste de Toulouse en ce qui concerne le largage en haute altitude, pour lequel on craint un manque de préparation et d'entraînement, pouvant se traduire à terme par une perte de savoir-faire ?

**M. le général d'armée aérienne Jean-Paul Paloméros.** Monsieur Rousset, je partage la façon dont vous avez résumé la problématique du grand emprunt. Cette question ne ressort pas directement de ma responsabilité, mais de celle de la direction générale pour l'armement. Ma conviction est que ce qui est bon pour la technologie française est bon pour la défense et pour l'armée de l'air et que ce qui est bon pour l'aviation civile est bon pour l'aviation militaire. À condition de définir des objectifs capacitaires clairs. Les technologies de l'information sont au cœur de nos systèmes de défense : tout ce qui pourra améliorer notre performance et notre résilience en matière de cyberspace nous aidera. Rares sont les technologies à vocation purement militaire aujourd'hui. Nous avons des pistes pour le grand emprunt mais la question de la base industrielle et technologique de défense pose surtout celle de la compétence humaine dont on dispose. Il faudra faire des choix, de manière à motiver nos ingénieurs et nos techniciens – qui devront être suffisamment nombreux et de qualité – pour participer au développement des technologies innovantes.

Monsieur Folliot, en effet, l'entraînement de nos unités parachutistes n'est pas extrêmement satisfaisant. C'est la raison pour laquelle nous avons mis sur pied un comité interarmées en la matière et accru de 20 à 30 % cet entraînement. L'arrivée des CASA constitue la seule mesure palliative en l'absence de l'A400M. Nous nous efforçons d'entraîner les troupes aéroportées et nos équipages, et de le faire ensemble. Je reste vigilant, afin que nous disposions d'unités bien entraînées et des capacités de haut niveau.

**M. le président Guy Teissier.** Cela signifie-t-il que vous avez augmenté le nombre de sauts de l'ordre de 20 %, sachant qu'il existe des contingents de sauts pour l'obtention de certains diplômes ?

**M. le général d'armée aérienne Jean-Paul Paloméros.** Cela signifie que nous avons réduit notre déficit en conséquence. Nous avons optimisé les moyens et travaillé avec l'armée de terre pour identifier les points de blocage et construire un nouveau dispositif. Mais la mobilisation d'appareils sur des théâtres extérieurs, dans le Sahel ou en Afghanistan, constitue évidemment une contrainte pour nos entraînements.

*La séance est levée à onze heures quarante-cinq.*

### **Membres présents ou excusés**

*Présents.* – Mme Marie-Noëlle Battistel, M. Patrick Beaudouin, M. Jean-Louis Bernard, M. Daniel Boisserie, Mme Françoise Briand, M. Patrice Calmégane, M. Jean-Jacques Candelier, M. Laurent Cathala, M. Bernard Cazeneuve, M. Guy Chambefort, M. Gérard Charasse, M. François Cornut-Gentile, M. Bernard Deflesselles, M. Jacques Desallangre, M. Nicolas Dhuicq, M. Jean-Pierre Dupont, M. Nicolas Dupont-Aignan, M. Laurent Fabius, M. Philippe Folliot, M. Yves Fromion, M. Guillaume Garot, M. Franck Gilard, M. Christophe Guilloteau, M. Francis Hillmeyer, Mme Françoise Hostalier, M. Marc Joulaud, M. Jacques Lamblin, Mme Marguerite Lamour, M. Gilbert Le Bris, M. Michel Lezeau, M. Alain Marty, M. Christian Ménard, M. Damien Meslot, M. Georges Mothron, M. Étienne Mourrut, M. Alain Moyne-Bressand, M. Philippe Nauche, M. Alain Rousset, M. Jean-Pierre Soisson, M. Guy Teissier, M. Marc Vampa, M. Jean-Claude Viollet, M. Philippe Vitel, M. Michel Voisin.

*Excusés.* – Mme Patricia Adam, M. André Gerin, M. Jack Lang, Mme Martine Lignières-Cassou, M. Daniel Mach, M. Franck Marlin, Mme Françoise Olivier-Coupeau, M. Bruno Sandras, M. Michel Sordi, M. Yves Vandewalle, M. André Wojciechowski.