

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e 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 Jean-Paul Paloméros, chef d'état-major
de l'armée de l'air. 2

Mardi

17 juillet 2012

Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 5

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2011-2012

Présidence
de Mme Patricia Adam,
présidente



La séance est ouverte à seize heures trente.

Mme la présidente Patricia Adam. Merci, Général, d'avoir répondu à la première invitation de notre Commission, qui est en grande partie renouvelée. Les auditions menées sous la précédente législature avaient donné un large aperçu des enjeux auxquels sont confrontées nos armées.

Quelles sont, parmi vos attentes prioritaires, celles qui vous semblent compatibles avec les réalités financières ? Le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale et la loi de programmation militaire devront en effet s'articuler le plus logiquement possible.

D'importants dossiers sont sur la table pour l'armée de l'air, à commencer par les drones et l'avion de transport A400M, qu'une délégation de notre Commission a récemment pu admirer au salon aéronautique de Farnborough. Quand cet avion, qui a fait l'objet de lourds investissements, pourra-t-il être opérationnel, selon vous ?

Qu'en est-il également, au regard des contraintes financières, des avions ravitailleurs, du format des avions de chasse et de la formation des pilotes ?

Quelles analyses peut-on faire, dans la perspective du Livre blanc et de la loi de programmation militaire, de l'opération Harmattan en Libye ? Les forces de votre armée, qu'il s'agisse des moyens matériels ou de la formation des hommes, ont-elles pu se reconstituer ?

La Cour des comptes, dans son dernier rapport public thématique de juillet 2012 consacré au bilan à mi-parcours de la loi de programmation militaire, a formulé un certain nombre d'observations sur cette dernière, en particulier sur les contrats opérationnels conventionnels, dont certains objectifs lui semblent hors d'atteinte pour l'armée de l'air. Quel est votre sentiment sur ce point ?

Enfin, pourriez-vous nous donner des éléments d'information sur la couverture radar en basse altitude, notamment en Île-de-France et dans la vallée du Rhône ?

M. le général Jean-Paul Paloméros, chef d'état-major de l'armée de l'air. C'est un plaisir renouvelé, Madame la présidente, de m'exprimer devant votre Commission, comme je l'avais fait lors de la précédente législature.

La situation de l'armée de l'air est contrastée ; je m'efforcerai de la décrire le plus objectivement possible et sans esprit partisan.

La crédibilité de l'armée de l'air s'appuie sur une cohérence, au niveau des équipements comme des hommes : ce souci devra être à la base de nos travaux futurs, comme l'a observé le Président de la République, au même titre que l'efficacité, quelle que soit la nature des opérations concernées, à l'étranger ou sur le territoire national. Nous visons toujours l'excellence, et avons donc le souci de tirer toutes les leçons des différents retours d'expérience.

Je ne saurais trop vous inciter à rencontrer nos hommes et nos femmes sur le terrain, car il y a beaucoup à apprendre d'eux : vous serez sans doute étonnés de leur franchise et de leur clairvoyance.

Notre première mission, vitale, est la dissuasion, dont l'armée de l'air avait été, dans la conception du général de Gaulle, la première composante. Cette mission des forces aériennes stratégiques (FAS) constitue pour nous un engagement très fort, puisqu'elle exige l'excellence et la permanence. Le dernier Livre blanc avait précisé notre rôle en ce domaine, notamment par rapport à la force océanique stratégique (FOST) de la marine nationale, qui représente la composante sous-marine des forces nucléaires, et définit un axe de modernisation, nous imposant une réduction d'un tiers dans le cadre du principe de « juste suffisance ». Je suis fier de pouvoir vous dire, aujourd'hui, que l'armée de l'air est au rendez-vous de l'histoire : la modernisation fait la fierté des acteurs qui l'ont menée à bien ; elle offre à notre pays une composante aéroportée pérenne, comme l'a d'ailleurs confirmé à plusieurs reprises le Président de la République, composante qui nous permet de faire face à tous les types de menaces et de satisfaire à toutes les exigences de sûreté.

Cela dit, l'âge des ravitailleurs en vol – une cinquantaine d'années – est une incontestable faiblesse, alors même que ces appareils nous permettent, entre autres, de projeter nos forces à plusieurs milliers de kilomètres.

Notre deuxième mission, moins connue mais tout aussi exigeante, concerne la souveraineté de l'espace aérien national, lequel est le plus survolé d'Europe ; elle mobilise en permanence un millier d'hommes et de femmes, postés derrière des radars, dans des avions intercepteurs, des hélicoptères ou des centres de commandement et de contrôle. Nous nous ferons un plaisir de vous montrer, si vous le souhaitez, l'organisation de ce dispositif au Centre national des opérations aériennes, à Lyon.

Cependant, force est de constater que la rénovation de nos radars, dans le but de les porter aux meilleurs standards technologiques, a été retardée et pose dès lors un réel problème. C'est dommage, car cette rénovation permettrait en effet d'améliorer notre plancher de détection et de réduire les coûts de fonctionnement et de maintenance de radars en voie d'obsolescence.

À cette deuxième mission de sauvegarde de la souveraineté de notre espace aérien, appelée « posture permanente de sûreté » (PPS), s'ajoutent différentes missions de service public, telles que l'assistance aux aéronefs en difficulté et parfois aux populations, ou le soutien, *via* nos bases aériennes, aux opérations engagées, par exemple, lors de catastrophes naturelles – souvent en Corse et dans les départements d'outre-mer.

Notre troisième mission, sans doute plus visible, a trait à l'intervention et à la prévention. L'intervention recouvre la projection de forces ; le meilleur exemple nous en a récemment été donné en Libye. Si les opérations que nous y avons menées ne sauraient constituer un paradigme, nous devons en tirer toutes les leçons, qui sont d'ailleurs majoritairement positives. Je rappelle que trente-six heures seulement après le vote de la résolution 1973 du Conseil de sécurité des Nations Unies destinée à protéger les civils contre des attaques systématiques et généralisées, nos avions survolaient Benghazi ; cela me semble être un record historique. Mais ce résultat n'est évidemment pas le fruit du hasard : il consacre

les efforts que nous fournissons pour le maintien en condition opérationnelle de nos équipements, le renouvellement des stocks, l'entraînement de nos troupes et leur motivation.

Une telle réactivité suppose la cohérence, laquelle nous permet de répondre de façon autonome aux demandes qui nous sont faites, en l'occurrence par le Président de la République. Il a fallu mobiliser non seulement des avions de combat, mais aussi des ravitailleurs, puisque nos avions décollaient des bases métropolitaines pour aller frapper à plus de 2 000 kilomètres de là, puis revenaient avant de se redéployer vers la base aérienne de Solenzara en Corse, la Crète ou la Sicile. Je rappelle aussi, pour donner la mesure du déficit européen en la matière, qu'environ 80 % des missions de ravitaillement ont été assurées par les Américains, la France étant le deuxième contributeur.

Nos opérations s'inscrivant dans la durée – près de huit mois pour celles menées en Libye –, l'armée de l'air doit rester opérationnelle vingt-quatre heures sur vingt-quatre : tous les avions, y compris ceux dont la mission première est la dissuasion – Rafale et Mirage 2000 –, et bien entendu les équipages, y ont contribué. La polyvalence, qui nous permet de parer à toutes les éventualités, est en effet un véritable objectif dans le cadre de la modernisation.

Par ailleurs, conformément au vœu du Président de la République, nous venons de retirer nos avions de chasse d'Afghanistan, où ils étaient engagés depuis onze ans, et depuis 2007 à Kandahar au profit de la coalition, selon le principe de mise en commun des forces qui prévaut dans ce type d'organisation. Ainsi, nos avions de chasse sont souvent venus en soutien de forces terrestres d'autres pays, comme nos propres forces terrestres ont été soutenues par des avions ou des drones étrangers – la plupart du temps américains.

Les opérations en Afghanistan ont d'abord montré que l'armée de l'air pouvait se déployer au plus près des forces, au bénéfice de l'efficacité et de la réactivité. C'est aussi en Afghanistan que nous avons utilisé pour la première fois le Rafale, qui a révélé toute son efficacité opérationnelle et sa polyvalence, mais aussi les drones Harfang, dont nous possédons quatre exemplaires, lesquels, grâce à la compétence de nos personnels, ont effectué plus de 5 000 heures de vol en trois ans. Cette performance, pour excellente qu'elle soit, ne saurait suffire ; aussi M. le ministre de la défense a-t-il exprimé le souhait d'avancer sur ce dossier. J'en suis ravi, car le « feuilleton » des drones, si vous me passez l'expression, n'a que trop duré : la France et l'Europe doivent désormais se mettre au diapason de l'histoire. J'ajoute que, dans les dernières semaines de l'opération Harmattan, la France a réussi à déployer un drone, tour de force qui a d'ailleurs permis de contribuer efficacement à la réussite de nos missions sur ce théâtre dont la dernière notamment qui a conduit à l'arrestation de M. Kadhafi.

La mission en Afghanistan n'est pas terminée pour l'armée de l'air, puisqu'il reste des hommes sur le terrain, au sein de la composante des hélicoptères interarmées et dans celle du transport aérien tactique, dont on conçoit l'importance dans le retrait de nos troupes. Nous mettons également, autant que faire se peut, un ravitailleur à la disposition de la coalition à partir des Émirats Arabes Unis.

L'Afrique est, depuis de nombreuses années, un autre théâtre d'opérations majeur pour l'armée de l'air ; j'étais moi-même au Tchad en 1987, où nous sommes toujours présents aujourd'hui, avec un détachement d'avions de chasse soutenu par un avion de ravitaillement,

et des moyens de transport aérien. Une vraie puissance aérienne montre toute son utilité sur un théâtre aussi vaste, en particulier au Sahel, notamment pour les missions de renseignement.

La prévention passe aussi par le prépositionnement – six Rafale sont ainsi installés de façon permanente aux Émirats Arabes Unis, à Al Dhafra –, lequel est plus qu'une vitrine, puisqu'il contribue au respect de certains de nos engagements internationaux et à la stabilisation du golfe persique, sans compter que ces avions pourraient, au besoin, intervenir très rapidement en Afghanistan. Le prépositionnement à Djibouti permet lui aussi, dans un cadre différent, d'assurer un soutien aux nombreuses opérations dans la région, tout en contribuant à sa stabilisation.

Je n'oublierai pas les départements et collectivités d'outre-mer. En application des réformes en cours, l'armée de l'air a dû fermer plusieurs implantations – à La Réunion, à Papeete et aux Antilles –, pour se recentrer sur ses missions de protection du centre spatial guyanais et de soutien à l'opération Harpie qui a pour objectif de paralyser les sites d'orpaillage clandestins sur le territoire, grâce à la mobilisation d'hélicoptères. Nos équipages présents en Nouvelle-Calédonie conduisent également de nombreuses missions dans le Pacifique.

Quant au transport aérien, le déficit capacitaire est béant puisque nous ne satisfaisons que 25 à 30 % de cet exigeant contrat. Nous tentons d'y remédier à travers des initiatives telles que le commandement du transport aérien européen (EATC : *European Air Transport Command*), créé il y a deux ans à Eindhoven au Pays-Bas en partenariat avec nos amis belges, hollandais et allemands, mais cette structure ne dispose que de flottes vieillissantes, en attendant mieux – c'est-à-dire l'A400M.

La mission la plus essentielle, si l'on excepte les missions régaliennes, est sans doute le renseignement, auquel le Président de la République a marqué son attachement en lançant les travaux relatifs au nouveau Livre blanc. Dans le précédent, il était déjà beaucoup question de « connaissance et anticipation », et l'armée de l'air dispose d'une vraie culture en la matière. Le premier avion ayant survolé l'Afghanistan, en 2001, était un Mirage IV : l'objectif était alors de prendre des photographies des camps d'Al-Qaïda. De même, nos Rafale et nos Mirage F1, qui ont survolé la Libye, ont rapporté l'essentiel des images et du renseignement fourni à la coalition. Reste la partie invisible, à savoir les moyens de reconnaissance électromagnétique grâce auxquels nous sommes en mesure d'apprécier le niveau de la menace : c'est ce qui nous a permis, le 19 mars dernier, d'indiquer au Président de la République que nous maîtrisons, autant que faire se peut, les risques inhérents à notre engagement sur le théâtre libyen, et de préparer nos forces en conséquence. Le renseignement, dont il nous faudra renouveler les moyens avec les dernières technologies disponibles, fera d'ailleurs l'objet d'une réflexion dans le cadre du futur Livre blanc.

L'armée de l'air est aussi chargée de la mise en œuvre des moyens spatiaux au profit de l'ensemble des armées, comme c'est le cas avec les satellites Helios.

J'ai déjà évoqué les drones, qui ont montré leur potentiel en Afghanistan comme en Libye, qu'il s'agisse de la surveillance permanente des théâtres d'opérations, du renseignement en temps réel, et ce jusqu'à plusieurs milliers de kilomètres de distance. Sans vouloir refaire l'histoire, il est clair que les drones nous auraient beaucoup simplifié la tâche

pour les premières opérations en Libye ; mais, bien entendu, les militaires savent d'expérience que l'on mène toujours les guerres avec les outils disponibles au jour J.

Si notre armée de l'air a acquis une dimension internationale, c'est qu'elle jouit d'une vraie reconnaissance de la part des pays étrangers ; à telle enseigne que l'on pourrait parler d'une véritable « diplomatie aérienne » : c'est particulièrement évident avec les Émirats Arabes Unis, le Qatar – qui a participé aux opérations en Libye et que nous avons aidé –, ou nos alliés plus lointains, comme l'Inde, dont l'armée de l'air est équipée de Mirage 2000, et qui vient de faire le choix du Rafale.

Cette dimension internationale s'exprime aussi dans le cadre de l'OTAN, l'armée de l'air ayant garanti son interopérabilité avec les forces des autres pays membres, même quand le nôtre n'était pas intégré au commandement militaire ; reste que cette intégration, désormais pleine et entière, ne peut que faciliter les choses, non seulement pour le général Abrial, qui commande l'un des deux commandements suprêmes de l'OTAN – l'ACT (Commandement allié Transformation) à Norfolk (Virginie) – mais aussi pour tous ceux qui assument différentes responsabilités dans les états-majors de l'Organisation.

En conclusion, l'armée de l'air peut intervenir dans toutes les missions où notre pays se trouve engagé, conformément à l'objectif qui nous était fixé par le Livre blanc et les lois de programmation militaire. Toutefois, ce n'est pas sans difficultés que nous tenons cet objectif. L'armée de l'air a en effet contribué, à un niveau très élevé, aux réformes mises en œuvre dans le cadre du Livre blanc de 2008 et de la révision générale des politiques publiques (RGPP) : une douzaine d'implantations ont été fermées, dont huit en métropole. Cette restructuration était nécessaire ; nous l'avons d'ailleurs nous-mêmes définie.

Le format de notre aviation de chasse a lui aussi été réduit, à hauteur d'un tiers, soit une centaine d'appareils. Cette réduction sera terminée en 2014, avec la fin de vie des Mirage F1 CR – qui nous sont encore d'une grande utilité.

Enfin, nous avons d'ores et déjà atteint les deux tiers de l'objectif de 16 000 suppressions de poste entre 2008 à 2015, ce qui représente 25 % des effectifs. Les derniers milliers de postes à supprimer sont évidemment les plus difficiles à trouver ; aussi éprouvons-nous beaucoup de mal à le faire, surtout après des décisions telles que la réintégration dans le commandement intégré de l'OTAN ou l'ouverture d'une base aux Émirats Arabes Unis, et compte tenu de volontés réformatrices qui sont peut-être allées au-delà du raisonnable. Quoi qu'il en soit nous continuerons à chercher, et nous devrions trouver, les potentiels de diminution d'effectifs.

L'armée de l'air a également contribué à l'interarmisation à travers les bases de défense, dont la culture lui est familière, puisqu'elle avait déjà l'expérience des bases aériennes – même si la concentration géographique n'est pas forcément l'esprit des bases de défense actuelles. Pour les aviateurs, il s'agit donc davantage d'une évolution que d'une révolution ; aussi bien la plupart des commandants de base de défense sur les bases aériennes ont-ils aujourd'hui le double chapeau. La concentration sur la mission doit en effet rester notre objectif.

Je suis à la tête de femmes et d'hommes ayant des attentes légitimes, compte tenu des efforts qui leur sont demandés, notamment en termes de mobilité. Ainsi, certaines de nos unités se trouvaient en opérations cependant que leurs bases fermaient, de sorte qu'elles ont

dû, à leur retour, se transférer ailleurs. Elles l'ont fait sans état d'âme, avec un sens de l'engagement auquel je veux rendre hommage.

La réforme n'avait d'autre but que la modernisation et l'amélioration des conditions d'exercice du métier ; de nouveaux statuts ont ainsi été créés ou adaptés ; mais l'ensemble reste en devenir, si bien que le moral des hommes est contrasté. À la grande fierté qu'inspire l'accomplissement des missions s'associe, parfois, le sentiment d'un manque de reconnaissance ou un doute quant au fait de savoir si les réformes courageuses et difficiles qui ont été mises en œuvre suffiront. En tout cas, nous devons la vérité à ces hommes et à ces femmes, et c'est bien ce que j'attends du Livre blanc. C'est parce que l'on avait clairement annoncé, il y a quatre ans, les objectifs de fermeture d'implantations que l'on a pu les atteindre : en indiquant le chemin à suivre à long terme, nous aidons les intéressés à s'y préparer moralement. J'ajoute que, dans la mise en œuvre des réformes, l'armée de l'air a maîtrisé sa masse salariale : j'en suis d'autant plus fier que c'était loin d'être évident.

Les défis et les axes de modernisation sont de plusieurs ordres.

Le premier, selon les objectifs du Livre blanc, concerne notre aviation de chasse, à travers le Rafale d'une part et la rénovation du Mirage 2000D de l'autre. S'agissant du Rafale, je viens d'inaugurer le troisième escadron. Il est vrai qu'en 2003, nous en prévoyions le double ; mais il est inutile de se lamenter. Quoi qu'il en soit, je ne puis m'avancer, aujourd'hui, sur la date d'ouverture du prochain escadron – mais elle est sans doute assez lointaine. Quant à la modernisation du Mirage 2000D telle qu'elle avait été définie en 2008, elle est plus que jamais d'actualité. Pourquoi ne pas tirer parti du grand potentiel de cette flotte, qui montre encore toute son efficacité ? Nos alliés britanniques ne font d'ailleurs pas autre chose avec les Tornado et les Eurofighter, même s'ils investissent dans le F-35/JSF américain. Il en va de même pour les Italiens. Quant aux Allemands, ils disposent de l'Eurofighter et du Tornado.

S'agissant des ravitailleurs, il est temps d'enclencher une véritable dynamique, si possible au niveau européen, comme y tend d'ailleurs une initiative en la matière. Les nouveaux ravitailleurs nous permettraient de régler non seulement le problème du ravitaillement en vol, qui est crucial, mais aussi celui du transport stratégique. Il ne m'appartient évidemment pas de prendre parti sur les futures décisions, mais les produits choisis par le Royaume-Uni, les Émirats Arabes Unis et l'Arabie saoudite correspondraient tout à fait, par leur polyvalence, à nos besoins.

Il est également urgent de renouveler les drones qui, acquis dans les années quatre-vingt-dix, sont en voie d'obsolescence, notamment au regard de leur système informatique, dont la puissance équivaut à un dixième de celle d'un iPhone.

Nous avons aussi un besoin urgent de l'A400M. Je suis très optimiste sur la capacité de notre industrie à nous fournir un avion qui, sans être parfait dès son entrée en service, sera opérationnel et, de toute façon, perfectible, comme ce fut le cas avec le Rafale. Ce besoin est crucial, non seulement au regard de notre considérable déficit capacitaire, mais aussi pour préparer l'avenir en formant les hommes. L'année 2013 sera donc critique pour l'armée de l'air. Je rappelle aussi que la France sera le premier pays à posséder cet avion. Certaines difficultés se posent, sans doute ; mais n'en va-t-il pas ainsi pour tous les grands projets ? Nous payons probablement le prix d'une telle ambition, mais je reste optimiste, encore une

fois, sur l'aboutissement de cette réalisation que l'armée de l'air est prête à s'approprier, comme le montre le récent rapport d'information fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées du Sénat sur le suivi de l'A400M. Sur ce sujet, nous travaillons d'ailleurs avec nos partenaires britanniques, et dans une moindre mesure allemands, pour assurer une mise en service dans les meilleures conditions.

Enfin, ma plus grande préoccupation reste la disponibilité des matériels, dont dépendent nos capacités opérationnelles, sans parler des effets sur le moral des hommes. En Libye, le taux de disponibilité de nos avions de chasse avait atteint 90 à 95 %. Aujourd'hui, cette disponibilité s'échelonne, selon l'âge des flottes, de 40 à 60 % environ. Elle est du ressort de l'industrie étatique et privée comme de la compétence des personnels, et s'avère nécessaire pour former nos jeunes pilotes et entretenir ces compétences. Elle est donc, elle aussi, un outil majeur de cohérence, et conditionne la bonne gestion de nos flottes à long terme. L'utilisation plus fréquente d'avions tels que le Rafale, en plus de générer des surcoûts, hypothèque l'avenir de ces avions. Je rappelle que certaines de nos flottes ont quarante ou quarante-cinq ans d'âge. Il y a donc un équilibre subtil à trouver entre les différents paramètres : je me sens aussi une responsabilité de gestionnaire en la matière.

Je conclurai en insistant sur la dimension humaine. Les hommes et les femmes que je rencontre sur le terrain constituent le plus bel investissement pour l'avenir, car la plus-value qu'ils représentent est sans commune mesure avec les dépenses consenties.

Mme la présidente Patricia Adam. Merci, Général. Vous pouvez dire aux hommes et aux femmes qui composent l'armée de l'air que nous sommes très attentifs au devoir de reconnaissance qu'ils méritent.

Mme Marie Récalde. Vous avez largement évoqué l'A400M. Comment l'armée de l'air se prépare-t-elle à accueillir cet avion et les contrats de maintenance qui lui sont liés ?

Qu'en est-il, par ailleurs, du maintien en condition opérationnelle (MCO) des appareils de l'armée de l'air, de l'avenir des ateliers industriels de l'aéronautique (AIA), des détachements air et de la formation ? Ces sujets sont en effet au cœur des inquiétudes des personnels civils et militaires.

M. Philippe Vitel. Avez-vous un calendrier de mise à disposition opérationnelle de l'A400M ? Je siège depuis dix ans au sein de cette commission, et on se demande toujours quand les armées pourront utiliser cet avion.

Vous avez par ailleurs évoqué les drones Harfang utilisés en Afghanistan. *Quid* de l'achat de drones Predator de l'armée de l'air des États-Unis, puisque cette idée semblait prévaloir à une époque ? Que peut-on attendre de la filière industrielle française sur ce type d'équipements ?

M. le général Jean-Paul Paloméros. Vous avez raison, madame la députée, d'insister sur la nécessité du maintien en condition opérationnelle, lequel recouvre à la fois l'entretien programmé des matériels et la main-d'œuvre.

L'ensemble des équipes travaille actuellement de concert sur l'A400M. Dans le passé, certaines flottes ont posé problème car la réflexion en amont sur le maintien en condition opérationnelle était restée insuffisante, si bien que les difficultés et les impasses ne

s'étaient révélées qu'après la mise en service. La définition technique de l'A400M évolue, comme évoluent, dans le même temps, les conditions de soutien. La difficulté est d'assurer une cohérence entre le maître d'œuvre industriel, Airbus military, et les motoristes. La disponibilité des flottes doit-elle être globalement assurée par un seul maître d'œuvre ? L'ensemble des moteurs utilisés sur les appareils de la défense nationale doivent-ils au contraire relever d'une responsabilité distincte ? Personnellement je serais plutôt favorable à cette solution, mais le sujet mérite débat. Un contrat est en cours de négociation ; nos amis Britanniques, avec qui nous l'avons préparé, avaient initialement opté pour le long terme, avant de se rallier à nos positions : s'agissant d'un appareil moderne, mieux vaut en effet attendre les retours d'expérience pour permettre des évolutions si nécessaire. En tout état de cause, les premiers avions devraient être opérationnels à la fin de 2013, avant une montée en puissance, avec une dizaine d'appareils, d'ici à la fin de 2014 ou au début de 2015. Notre pays a assuré un soutien constant au programme de l'A400M, y compris dans ses phases les plus difficiles ; ce n'est pas au moment où ce programme est sur le point d'aboutir qu'il faut baisser les bras.

En 2002 et 2003, nous avons constaté une baisse constante de la disponibilité. Le phénomène tenait, en premier lieu, à une diminution des crédits ; or, s'agissant du maintien en condition opérationnelle, la bonne politique est la constance, puisqu'il s'agit d'investissements : rien n'est pire que le non-respect des objectifs fixés. Nous avons cru d'emblée, à cet égard, que le service de la maintenance aéronautique, devenu en 2008 le service industriel de l'aéronautique (SIAé), avait un véritable avenir. Lorsque ce service a dû chercher un nouveau tuteur, l'armée de l'air s'est proposée, mettant ainsi ses compétences et ses ateliers au service de l'efficacité. Dans cette optique, la Structure intégrée de maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques de la défense (SIMMAD) va prochainement déménager à Bordeaux, afin de se rapprocher du commandement du soutien des forces aériennes (CSFA). Il convient aussi d'appliquer cette logique de synergie avec les industriels, qui doivent comprendre que la maîtrise des coûts de maintenance est notre intérêt commun. Cela dit, les besoins ont été un peu sous-estimés – peut-être volontairement –, si bien que nous cherchons toujours à combler le déficit structurel initial. Cette expérience doit nous servir de leçon pour la prochaine loi de programmation : nous avons désormais tous les éléments en main pour évaluer au mieux le coût du soutien de nos flottes, ce qui n'était pas forcément le cas à l'époque des premières livraisons du Rafale. En tout cas, les ateliers industriels de l'armement constituent un très bel outil auquel je crois beaucoup.

Quant aux drones, M. le ministre de la défense, qui rencontrera ses homologues le 24 juillet prochain au Royaume-Uni, s'est engagé à fixer des orientations d'ici à la fin du mois : sur ce sujet complexe, qu'il juge prioritaire, il est logique de prendre le temps de la réflexion, même s'il n'existe guère d'options alternatives. En tout état de cause, les impératifs de court terme doivent s'accompagner d'une vision de long terme qu'il nous faut à présent définir. L'Europe, et en particulier la France, dispose de tous les moyens nécessaires au développement des drones ; mais encore faut-il passer aux actes. Au fond, les sommes consacrées à ce projet depuis dix ans sont restées très modestes. Je rappelle aussi que nous disposons déjà d'un escadron de drones à Cognac ; l'un d'entre eux a d'ailleurs participé aux opérations liées au défilé aérien du 14 juillet dernier, ce qui est une première mondiale. Nous avons donc toutes les compétences pour utiliser ces appareils.

M. Philippe Folliot. On parle plus souvent des avions que des lieux où ils atterrissent. Je veux, à cet égard, saluer le génie de l'armée de l'air, avec une mention toute

particulière pour la mission qu'elle a accomplie à l'aéroport de Douchanbé, au Tadjikistan, dans des conditions difficiles.

Ne peut-on pas envisager d'utiliser certaines bases à des fins civiles et militaires, comme sur l'aéroport de Castres, où une piste civile comporte une raquette⁽¹⁾ militaire ? Une telle association offrirait des points d'appui stratégiques, notamment dans certaines villes ultramarines.

La base aérienne de Solenzara en Corse s'apparente à un porte-avions naturel en Méditerranée, non loin d'un arc stratégique incluant notamment le Sahel. Ne pourrait-on pas y prépositionner davantage de forces ?

M. Jean-Jacques Candelier. Selon le Président de la République, il n'y aura plus d'unité combattante en Afghanistan dès la fin de l'année 2012. Je m'en réjouis car cette guerre, qui est celle du président Bush et non la nôtre, a duré trop longtemps. C'est un gâchis financier et humain : 87 de nos soldats y ont laissé la vie.

Dans son dernier rapport, la Cour des comptes constate une augmentation continue de l'encadrement supérieur, incohérente avec la diminution des effectifs – 29 000 agents depuis 2008. La masse salariale aurait simultanément augmenté d'un milliard d'euros. Les objectifs opérationnels fixés par la loi de programmation militaire ne seraient pas entièrement atteints : l'armée de l'air, censée être capable de projeter une force aérienne de l'ordre de 70 avions de combat, n'en aurait pas les moyens. Qu'en pensez-vous ?

À la base d'Évreux, une société privée fournit les pièces détachées du Transall C160 : va-t-on poursuivre ces coûteuses politiques de privatisation et d'externalisation ?

Enfin, le problème de virement des soldes des pilotes a-t-il été réglé ?

M. le général Jean-Paul Paloméros. Les bases aériennes duales, comme c'est le cas à Dijon et à Tours, n'ont de sens que s'il existe une véritable demande. Nous devons exploiter au mieux les nombreux aéroports français, les rentabiliser et valoriser la ressource foncière de nos bases afin de regrouper des unités et de constituer des pôles étatiques pour aller jusqu'au bout de l'idée de base de défense. Nous avons ainsi proposé au ministère de l'intérieur l'installation de canadairs à Salon de Provence – projet qui n'a pas encore été avalisé car d'autres projets sont en concurrence. En outre-mer, où nous avons fermé plusieurs structures, il nous faut assurer la continuité territoriale et être capables de mener nos actions en conservant sur place le minimum de moyens nécessaires à l'utilisation de nos avions militaires quelles que soient les circonstances – par exemple en cas de catastrophe naturelle, comme en Haïti.

Nous menons régulièrement des missions d'entraînement à Solenzara, magnifique point d'appui – ce fut le cas pour l'Afghanistan ou pour la préparation opérationnelle de campagnes de tir. Comme nous travaillons à flux tendu, tous les moyens supplémentaires que nous pourrions positionner à Solenzara deviendraient indisponibles pour notre entraînement

(1) Une raquette de retournement est un aménagement des pistes d'aérodromes permettant aux aéronefs de faire demi-tour en bout de piste.

quotidien. Lors de l'opération Harmattan, nous avons démontré notre capacité à projeter très rapidement des moyens supplémentaires sur cette base, équipée en outre d'un dépôt de munitions.

Le retrait des Mirage 2000D d'Afghanistan a été effectué très rapidement – en trois jours –, illustrant, là encore, la réactivité de l'armée de l'air dès lors qu'elle dispose des avions de transport nécessaires.

S'agissant des effectifs, les réformes qui touchent l'armée de l'air impliquent une mutualisation de nos fonctions de soutien et une certaine forme d'externalisation. Ces réformes valorisent par ailleurs naturellement l'encadrement de haut niveau, seul capable de peser par exemple dans des institutions comme l'OTAN, que nous venons de réintégrer. Elles ont donc entraîné la suppression d'emplois moins qualifiés plutôt que d'emplois de sous-officiers, véritable épine dorsale de l'armée de l'air, et par conséquent un certain surencadrement temporaire qui ne me paraît néanmoins pas pléthorique. Gérer les ressources humaines ne consiste pas simplement à se préoccuper des chiffres : il faut aussi prendre en compte les compétences. Il importe de ne pas désespérer ces femmes et ces hommes, très compétents, que nous avons nous-mêmes formés. Je l'ai dit, l'armée de l'air a maîtrisé sa masse salariale. Certes, la Cour des Comptes est dans son rôle et nous devons tenir compte de ses remarques, mais son analyse est une photographie instantanée occultant le passé et l'avenir.

Je ne suis pas un apôtre de l'externalisation à tous crins. Celle-ci, cependant, lorsqu'on y recourt à bon escient, nous permet de continuer à assurer des fonctions qui ne doivent sans doute plus relever de notre responsabilité. L'externalisation est positive si elle nous permet de dégager des moyens pour d'autres missions. Ainsi, l'externalisation par l'armée de l'air de sa flotte d'avions d'entraînement à Cognac est rentable et efficace : elle nous a permis de concentrer ceux de nos mécaniciens qui travaillaient sur les avions d'entraînement sur nos avions de première ligne. En revanche, l'expérience montre qu'elle est discutable dans des domaines tels que la restauration ou le soutien. En outre, l'externalisation engendre une perte de souplesse car les personnels des sociétés privées, contrairement à nos hommes qui s'investissent beaucoup sans compter leur temps de travail, ne sont pas disponibles vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sauf à le préciser dans le contrat et à en subir les coûts élevés. Cela étant, nous n'avons pas externalisé à outrance : nous avons au contraire réussi à continuer d'assurer nos missions régaliennes afin de permettre à nos bases aériennes, en particulier celles qui participent à la mission de dissuasion nucléaire, de fonctionner en autarcie si nécessaire.

Affirmer qu'une armée n'est pas capable de tenir ses contrats opérationnels dans le long terme, équivaut à dire que notre pays est incapable de soutenir ses armées et de les aider à se régénérer. Or nous avons toujours été présents en temps et en heure dans toutes les opérations récentes. Cela étant, si notre armée est capable de fournir des efforts très importants dans le court terme, il est vrai que les contrats les plus exigeants sont hors de portée dans la durée. Ainsi, ayant soutenu que notre intervention en Libye serait une opération de long terme, j'ai demandé à l'armée de l'air d'être capable de la mener pendant six mois minimum. Au-delà, cela devient une mobilisation générale. Avoir les moyens de ses ambitions et définir des ambitions raisonnables sont des objectifs qui seront débattus dans le cadre du Livre blanc.

Lorsqu'en juin, j'ai constaté que le logiciel de soldes qui devait être implanté dans l'armée de l'air au mois de septembre n'était pas suffisamment fiable, j'ai obtenu du ministre de la défense le report de son emploi en mars 2013. Je rappelle que le système actuellement utilisé par l'armée de l'air est fiable à 99 %. Le nouveau système interarmées a de grandes vertus mais doit être bien conçu. Nous l'avons déjà utilisé et en avons obtenu plus de 80 % de réussite. Cet exemple montre, une fois encore, que les réformes doivent être « pilotées » sans précipitation afin que nous puissions nous y adapter au fur et à mesure tout en gardant en tête notre objectif.

M. Alain Chrétien. En Haute-Saône, le système sol-air moyenne portée/terrestre (SAMP/T) a été implanté sur la base aérienne de Luxeuil-Saint-Sauveur qui, dans le cadre des réformes, a perdu son caractère de base stratégique. Le caractère « stratégique » est-il lié à la présence d'un système antimissiles ? Ou bien la nouvelle base de défense Épinal-Luxeuil risque-t-elle de perdre ce système SAMP/T ?

M. Francis Hillmeyer. S'agissant de la dissuasion, de la réduction d'un tiers des forces aériennes stratégiques et du concept de « juste suffisance », que se passera-t-il si, à l'avenir, certains budgets devaient encore baisser ?

En 2001, le survol de l'Afghanistan par des Mirage IV vous avait fourni de précieux renseignements. En Libye, sont-ce les renseignements aériens qui vous ont permis de mener ces combats efficaces et rapides ? Disposiez-vous de ces renseignements avant l'engagement des forces ?

M. le général Jean-Paul Paloméros. La réduction d'un tiers des forces aériennes stratégiques nous a conduits à recentrer notre composante de dissuasion sur les deux bases de Saint-Dizier, avec le Rafale, et d'Istres, avec les Mirage 2000N et les ravitailleurs. Élément important de notre système de dissuasion, la base de Luxeuil a donc perdu sa qualification de base « stratégique » au sens où on l'entend en matière de dissuasion nucléaire. Nous y avons maintenu l'implantation d'un système sol-air très récent et polyvalent, capable de faire face à des menaces diverses et variées – avions de combat, missiles de croisière, drones et missiles balistiques tactiques, sans cependant les moyens associés, à savoir le radar de longue portée et le système d'alerte avancée qui nous permettrait de caractériser la menace, de l'identifier et de la suivre. Nous avons prioritairement implanté le système SAMP/T, testé avec succès à Biscarosse, sur nos bases stratégiques mais aussi sur quelques autres bases, suivant une logique de juste répartition entre les bases afin d'en assurer l'efficacité.

S'agissant de la dissuasion et de la juste suffisance, je crois avoir tout dit. La modernisation de la composante aéroportée de notre force de dissuasion – réalisée, il faut le souligner, dans les délais impartis et sans excéder les coûts prévus – nous donne à présent le temps de réfléchir à la façon de réagir aux menaces futures. Le Président de la République et le ministre de la défense considèrent qu'elle a permis d'adapter notre outil de dissuasion à l'environnement moderne et de répondre aux attentes du politique. En dépit de nos contraintes budgétaires, il serait audacieux de penser que l'on pourra réaliser des économies substantielles sur le financement de la composante aéroportée, qui repose sur deux escadrons polyvalents – concentrés sur cette mission mais non dédiés à celle-ci. Or, si la France est le seul pays européen à mettre en œuvre cette composante aéroportée, notre force de dissuasion protège non seulement nos intérêts nationaux mais aussi nos alliés.

En Libye, après avoir mené dans un premier temps des opérations de renseignement à distance et tandis que les satellites nous fournissaient des informations, nous avons conduit ensuite des missions de renseignement plus ciblées, notamment dans le domaine électromagnétique, afin de connaître la nature de la menace. Enfin, dès que nous avons pu survoler le territoire libyen et grâce au système de reconnaissance de nouvelle génération que comporte le Rafale, nous avons recueilli un grand nombre de renseignements très utiles à la coalition : en effet, très rares sont les pays à posséder une telle compétence. Ce système fournit des gigaoctets ou téraoctets d'informations qu'il faut ensuite exploiter au sol afin de ne pas être submergé de renseignements. Cela étant, l'information est de qualité et l'on obtient, grâce à ce système, des détails très précis à 30 000 pieds d'altitude, soit au-delà de 10 000 mètres.

M. Christophe Guilloteau. Quelles forces restent encore stationnées en Afghanistan ? J'avais imaginé que l'A400M aurait pu être opérationnel pour le rapatriement de matériel...

M. Yves Fromion. Que pensez-vous de la révision du Livre blanc ? Est-il envisageable de réduire à nouveau les formats tout en réduisant les lacunes capacitaires existantes ? Comment réaliser des économies d'échelle ? N'allons-nous pas perdre cette autonomie de décision si chèrement acquise et si chèrement conservée ?

M. le général Jean-Paul Paloméros. En Afghanistan, l'armée de l'air continue à mettre à disposition un hélicoptère Caracal et une équipe que nous y maintiendrons le plus tard possible tant ils sont indispensables en cas de coup dur ou d'évacuation sanitaire. Nos capacités d'évacuation sanitaire ont en effet sauvé des vies et limité l'impact des blessures de nos hommes. Nous contribuons également à la composante de transport de l'intervention.

Il est possible que quelques A400M soient opérationnels d'ici la fin du retrait des forces françaises et donc en mesure de se poser en Afghanistan dans le cadre de ce retrait. Ils participeront en tout état de cause au commandement du transport aérien européen et seront donc utilisés, dès que possible, au profit des autres pays de la coalition au titre de la contribution de la France, de l'Allemagne, de la Belgique et de la Hollande. Depuis deux ans, ce commandement fonctionne bien et a joué un rôle en Libye : ainsi, bien que non engagés dans ces opérations, les Allemands ont néanmoins contribué à sa composante de transport. Une telle réussite doit nous inciter à aller plus loin. Les pays souhaitant participer à ce commandement seront donc les bienvenus s'ils remplissent les conditions nécessaires.

Nos armées sortent assez fatiguées des réformes en cours, qu'elles ont dû mener en même temps que leurs opérations militaires – le Président de la République l'a d'ailleurs noté. Une accumulation de réformes ne constituant pas une réforme en soi, les réformes à venir devront donc être réfléchies et cadencées. Les formats permettent d'intervenir dans les scénarios les plus contraignants mais il faut aussi tenir sur la durée. Il faudra donc choisir soit de ne plus intervenir en première ligne dans des conflits qualifiés de haute intensité, soit de n'être présent que dans un premier temps pour ensuite céder la main à d'autres.

Afin de construire une coopération stratégique efficace et de résoudre notre éventuel problème budgétaire, il nous faut élaborer notre Livre blanc de concert avec nos partenaires européens. C'est dans cet esprit que nous coopérons avec les Allemands et que nous avons signé le traité de Lancaster House avec les Britanniques. Il nous est toutefois difficile de

coopérer avec ces derniers tant leurs projets sont avancés. Il importe aussi de déterminer notre juste besoin et d'assurer la complémentarité de nos capacités comme nous le faisons dans le cadre du « *pooling and sharing* » et de la « *smart defence* ». Cette approche de plus en plus capacitaire, interarmées et internationale, devrait nous permettre de limiter les impasses auxquelles nous serons contraints. Le développement de l'Europe de la défense et de l'OTAN impliquera également que nous passions par l'étape difficile du partage du renseignement.

M. Gilbert Le Bris. L'échec de l'exportation du Rafale vers le Brésil, les Émirats Arabes Unis, voire l'Inde, puisqu'aucun contrat n'a encore été signé avec ce pays, bénéficie pour l'instant à l'armée française qui s'en voit régulièrement livrer. Cette dernière ne serait-elle pas mise en difficulté si Dassault finissait par exporter ses appareils ?

Les Émirats Arabes Unis ont demandé un renforcement de la puissance des Rafale : cette demande est-elle justifiée compte tenu de la configuration météorologique du secteur ?

M. Alain Moyne-Bressand. Centre d'essais, d'expérimentations et de valorisation pour la recherche et la technologie françaises dans le cadre de notre industrie de défense, l'armée de l'air est-elle dotée d'une organisation chargée de promouvoir les matériels de défense, en lien avec les entreprises de la défense nationale ?

M. le général Jean-Paul Paloméros. La loi de programmation militaire de 2008 a été construite sur l'hypothèse — et hypothèque — optimiste de l'exportation du Rafale à court terme (2011-2012). Nous sommes donc à présent contraints de trouver des mesures de grande échelle afin de pallier à court terme les déficits de son exportation dans les délais prévus. Nous faisons tout notre possible pour promouvoir cet avion de combat qui fonctionne bien, qui est polyvalent et qui a fait ses preuves, non seulement en Libye mais également en Afghanistan et aux Émirats Arabes Unis. L'armée de l'air ne dispose cependant pas à cet effet d'une organisation spécifique : elle n'en a pas les moyens et telle n'est pas sa mission. Elle répond donc à ce besoin de soutien à l'exportation par son action quotidienne et par la présence de son chef d'état-major dans ces pays. Ainsi ai-je convaincu mon homologue des Émirats Arabes Unis, m'appuyant sur l'exemple du Koweït et l'opération menée en Libye, que le Rafale fonctionnait très bien et avec suffisamment de puissance par 50 °C. Cela nous a d'ailleurs donné l'occasion de travailler sur le juste besoin.

Oui, l'armée de l'air française reçoit des Rafale. Mais il ne suffit pas de se faire livrer des Rafale, encore faut-il avoir les moyens d'en assurer la maintenance à long terme. Le bénéfice que tire l'armée de l'air de ces livraisons est donc relatif. Il importe qu'un plan réaliste soit établi et que l'on s'y tienne afin de bien intégrer ces outils dans nos forces. Construire un escadron de combat, ce n'est pas rien ! Il y a quinze jours, j'ai eu le plaisir d'ouvrir dans de bonnes conditions le troisième escadron de Rafale de l'armée de l'air à Mont-de-Marsan, qui plus est en lui redonnant le nom prestigieux de Normandie-Niemen. Dans l'absolu, il nous serait possible d'en ouvrir un quatrième d'ici à quelques années ; mais il reviendra à mon successeur de déterminer si les conditions pour le faire sont réunies.

Non, je ne me réjouis pas que le Rafale ne se soit pas encore exporté et nous faisons tout pour favoriser l'exportation de cet avion de qualité, qui a du reste été sélectionné en finale en Inde, après avoir éliminé des avions américains et russes ainsi que l'Eurofighter. Nous en sommes à présent au stade des négociations détaillées, toujours très difficiles. En tout état de cause, très peu d'avions de combat s'exportent aujourd'hui dans le monde, comme

l'illustre le cas de l'Eurofighter. Sur tous les marchés extérieurs, c'est malheureusement le futur F35 américain, notamment choisi par le Japon et plusieurs pays européens, qui s'exporte alors qu'il n'est pas tout à fait certain qu'il réponde au juste besoin de ces pays. Vu son coût, en effet, il est peut-être surdimensionné et doit encore faire ses preuves, à la différence du Rafale.

Je rappelle enfin que le Brésil et les Émirats Arabes Unis n'ont pas encore décidé de renouveler leur aviation de combat. Le Rafale, dont ils connaissent les performances puisqu'ils en ont testé tous les aspects, n'a donc pas vraiment été définitivement évincé par ces pays.

M. Joaquim Pueyo. Quelles sont les conséquences de la baisse des effectifs sur le déroulement de carrière et le recrutement des officiers et des sous-officiers ? Longtemps attractive, l'armée de l'air l'est-elle toujours autant pour les étudiants sortant des classes préparatoires aux grandes écoles ?

M. Olivier Audibert-Troin. Étant donné le nombre insuffisant et l'obsolescence des drones, serait-il nécessaire et envisageable d'en favoriser le développement en partenariat avec les forces de sécurité civile du ministère de l'intérieur ? Ces drones pourraient-ils par exemple servir à la surveillance des risques naturels et de la circulation routière ?

M. le général Jean-Paul Paloméros. Malgré la réduction de nos effectifs, nous avons maintenu notre flux de recrutement à un certain niveau : en effet, chaque année, nous recrutons au maximum 1 500 personnes, tous grades confondus, tandis que nous perdons environ 4 000 personnes, qu'il s'agisse de départs à la retraite, de départs volontaires ou de départs assistés moyennant pécule.

Nous devons la compétence de nos personnels à notre outil de formation. Je me suis montré intransigeant à cet égard, lors du débat que nous avons eu en 2007-2008 : j'ai soutenu l'idée que sans outil de formation, nous ne disposerions tout simplement pas d'une armée compétente ni de capacités opérationnelles. Nous sommes très fiers de former tous les hommes et les femmes que nous recrutons, leur permettant ainsi d'atteindre le niveau opérationnel requis. L'« interarmistation » de notre école de sous-officiers est d'ailleurs en cours : nous avons mutualisé à Rochefort une compétence rare dans un domaine généralement déficitaire en ingénieurs et en techniciens qualifiés. Loin de se limiter à des enjeux budgétaires et de défense, le recrutement et la formation des militaires relèvent d'un débat national car dans nos écoles, nous formons non seulement les militaires dont nous avons besoin à court terme mais aussi des citoyens d'excellence. Entre 60 et 65 % de notre personnel, toutes armées confondues, sont sous contrat.

Sur les drones, notons d'abord que le terme est trop générique. Cela recouvre en fait toute une gamme d'équipements, allant des micro-systèmes aux systèmes les plus sophistiqués. L'armée de l'air, quant à elle, utilise plutôt des drones de grande endurance, mais ceux-ci peuvent également avoir une application civile. Une fois que l'on en disposera en nombre suffisant, nos opérateurs pourront s'entraîner à les utiliser dans des applications très concrètes telles que la surveillance des côtes et des feux de forêt. D'autres applications sont également possibles avec des drones de tous niveaux. L'enjeu est alors de les intégrer dans la circulation aérienne civile. La démonstration du 14 juillet visait précisément à illustrer l'avance de la France sur d'autres pays en la matière. L'excellence de la coordination entre

nos aviations civile et militaire nous permet d'ores et déjà d'utiliser nos drones au-dessus de la capitale sans perturber le trafic à Orly ou à Roissy. L'usage civil des drones va croître avec la confiance qu'on place dans ces systèmes. Celle-ci grandit au fil du temps tandis que de nombreux champs d'application ont à peine encore été effleurés. Les domaines de recherche sont vastes, qu'il s'agisse de la miniaturisation de capteurs moins consommateurs en énergie, de l'invention de nouveaux modes de propulsion ou de nouvelles configurations aérodynamiques.

M. Charles de La Verpillière. Vous avez indiqué que la conception des quatre drones que nous possédons dans l'armée de l'air remontait aux années quatre-vingt-dix, que ceux-ci étaient obsolètes...

M. le général Jean-Paul Paloméros. En effet, le cœur informatique du drone est un PC 486 !

M. Charles de La Verpillière. ... et qu'il devenait absolument urgent de les remplacer. Quelles sont les options envisageables ?

M. Nicolas Bays. De quels moyens technologiques disposons-nous en matière de cyberdéfense ? Sommes-nous capables de mener, avec nos propres drones, des opérations comparables aux cyberattaques imaginées par les Américains en Libye, ou aux cyberraid envisagés par Israël pour aveugler la défense antiaérienne syrienne ? Avons-nous les centres opérationnels permettant de conduire ces missions ?

M. le général Jean-Paul Paloméros. Les différentes options envisageables en matière de drones (*Unmanned aerial vehicles* - UAV) ont fait l'objet d'études menées par les services compétents, en particulier la Direction générale de l'armement (DGA), pour le ministre de la défense : il en ressort que la solution de court terme ne peut qu'être achetée sur étagère tandis qu'il nous faut définir une vision de long terme. Des systèmes américains ou israéliens sont actuellement disponibles – compte tenu des cours de l'euro et de la monnaie américaine, il peut être intéressant d'acheter dans la zone dollar.

Qu'en est-il dans les pays voisins ? Depuis plus de dix ans, l'Italie a choisi le système américain Predator qui en est désormais à sa deuxième génération. L'Angleterre a également opté pour cette solution tandis que les Allemands utilisent aujourd'hui des Heron 1, assez comparables à notre Harfang, mais qui n'ont pas été modernisés de la même manière. Les Britanniques ont beaucoup investi dans les drones mais leur projet de long terme ne verra pas le jour avant 2020. Ils ont le souci légitime de ne pas réinventer ce qui existe déjà et de concevoir des drones de nouvelle génération en tirant parti des meilleures technologies.

Il faut préparer l'avenir en définissant clairement les besoins, ce que l'expérience nous a permis de faire. Reste à savoir avec qui l'on souhaite coopérer. Il y a derrière tout cela un enjeu industriel, dont je me réjouis qu'il n'ait pas été oublié dans les travaux du Livre blanc. Il est en effet indissociable des capacités opérationnelles.

S'agissant des véhicules aériens non habités de combat (*Unmanned combat air vehicles* -UCAV), le démonstrateur technologique nEUROn, qui volera en 2012, est un projet porteur d'avenir. Je souhaite que notre pays s'y investisse avec tous les pays volontaires – en particulier le Royaume-Uni – afin de déterminer si l'on sera capable de fabriquer ces UCAV du futur qui, d'ici à 2025 ou 2030, prendront leur place au sein de nos capacités et sur lesquels

devra porter l'effort de notre industrie aéronautique. Eu égard au coût du projet, nous ne serons en mesure de le faire, en effet, que dans le cadre d'une coopération internationale.

La cyberdéfense correspond à ce que l'on appelait autrefois la guerre électronique. Nos drones étant expérimentaux et n'ayant pas été prévus pour cela, nous n'avons absolument pas les moyens de mener ce type d'attaque. Nous sommes en revanche capables de nous protéger car nous possédons des systèmes de protection électromagnétique, comme on l'a vu en Libye. Il n'est pas dans la stratégie française de se doter de moyens offensifs en la matière. Mais la question mérite d'être posée.

Mme la présidente Patricia Adam. Général, je vous remercie.

La séance est levée à dix-huit heures trente-cinq.

*
* *

Membres présents ou excusés

Présents. – M. Ibrahim Aboubacar, Mme Patricia Adam, M. François André, M. Olivier Audibert Troin, M. Jean-Pierre Barbier, M. Nicolas Bays, M. Jean-Jacques Bridey, M. Jean-Jacques Candelier, M. Laurent Cathala, Mme Nathalie Chabanne, M. Guy Chambefort, M. Alain Chrétien, M. Jean-David Ciot, Mme Marianne Dubois, M. Philippe Folliot, M. Yves Foulon, M. Yves Fromion, M. Christophe Guilloteau, M. Francis Hillmeyer, M. Charles de La Verpillière, M. Gilbert Le Bris, M. Christophe Léonard, M. Maurice Leroy, M. Jean-Pierre Maggi, M. Alain Marleix, M. Alain Moyne-Bressand, M. Joaquim Pueyo, Mme Marie Récalde, M. Eduardo Rihan Cypel, M. Philippe Vitel, M. Michel Voisin.

Excusés. – M. Claude Bartolone, M. Daniel Boisserie, M. Philippe Briand, M. Luc Chatel, Mme Edith Gueugneau, M. Bruno Le Roux, M. Alain Marty, M. Damien Meslot, Mme Daphna Poznanski-Benhamou, M. François de Rugy.

Assistait également à la réunion. – M. Marc Laffineur.