

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X I V <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 Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air, sur le projet de loi de finances pour 2015. .... 2

Mardi

14 octobre 2014

Séance de 18 heures 30

Compte rendu n° 12

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

**Présidence**  
**de M. Nicolas Bays,**  
*vice-président*



*La séance est ouverte à dix-huit heures trente.*

**M. Nicolas Bays, président.** Je suis heureux d'accueillir le général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air, pour une audition sur le projet de loi de finances pour 2015. Par-delà les aspects purement budgétaires, il est nécessaire de souligner que l'armée de l'air reste fortement mobilisée dans le cadre des opérations extérieures (OPEX), comme en témoignent les frappes récentes en Irak et le renforcement de la base d'Al-Dhafra.

**Général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air.** Je suis heureux, en tant que chef d'état-major de l'armée de l'air, de pouvoir partager devant la commission de la Défense de l'Assemblée nationale, une nouvelle fois, mais toujours avec la même fierté, une vision du travail accompli par les aviateurs et des enjeux auxquels ils devront faire face, particulièrement pour l'année 2015, année charnière pour l'armée de l'air sur de nombreux aspects.

L'armée de l'air est engagée en permanence dans les trois missions qui lui sont assignées dans le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale : dissuader, protéger, intervenir. Nous venons de fêter, à Istres, les cinquante ans des forces aériennes stratégiques. Nous devons protéger les espaces souverains au-dessus du territoire national.

Ce qui caractérise nos interventions, c'est la réactivité. Elle se mesure en minutes pour la permanence opérationnelle ; elle se compte en heures pour intervenir n'importe où, n'importe quand, sur un large spectre d'opérations allant de la mission humanitaire à la haute intensité.

Dans une période contrainte, pour pouvoir maintenir à la fois l'adhésion des aviateurs et préparer l'avenir, nous avons développé le plan « Unis pour faire face » qui s'inscrit dans la vision CAP 2020 du chef d'état-major des armées. Cette vision s'appuie sur quatre piliers : la modernisation des capacités de combat, la simplification des structures, le développement des partenariats et la valorisation de l'aviateur.

La démarche est capacitaire. Il ne peut y avoir de modernisation avec un nouvel appareil sans revoir l'organisation, sans voir comment on peut élargir les compétences de nos aviateurs et à quel partenariat européen cela peut ouvrir. C'est à travers cette cohérence d'ensemble que nous avons construite que je vais vous présenter les points clés pour l'armée de l'air en 2015.

L'armée de l'air assure des missions intérieures et extérieures qui sont déclenchées, la plupart du temps, sous très faible préavis. La zone d'opérations extérieures s'étend sur des surfaces considérables puisqu'elles vont du Mali à l'Irak en passant par la République centrafricaine (RCA), alors que de nombreux aviateurs continuent d'assurer des fonctions essentielles sur la base aérienne de Kaboul, en Afghanistan.

Le spectre d'actions est toujours plus large. Le 10 août dernier, seulement vingt-quatre heures après l'ordre présidentiel, le premier avion transportant de l'aide humanitaire se posait à Erbil, en Irak. Le 15 septembre, nos Rafale basés au Moyen-Orient débutaient les missions de reconnaissance au-dessus de l'Irak et, le 19 septembre, sur ordre présidentiel, les frappes sur les troupes de Daech débutaient. Depuis, notre mission en Irak se poursuit.

On me demande souvent pourquoi nos avions ne frappent pas plus en Irak. Nous sommes là-bas pour pouvoir assurer, au sein d'une coalition, la liberté de mouvement, sur leurs espaces terrestres, des forces irakiennes qui se reconstruisent et essaient de s'entraîner pour repartir à l'attaque et garantir la souveraineté de l'État. Le fait d'avoir en permanence, sur un grand pays comme l'Irak, un ou plusieurs appareils capables de détecter et de frapper des troupes de Daech a un effet militaire plus important que l'attaque d'un pick-up. Il est nécessaire pour cela de multiplier le nombre d'appareils et d'assurer une présence jour et nuit.

Dans la nuit du 9 au 10 octobre dernier, une opération interarmées, combinée avec les forces spéciales mettant en œuvre nos drones *Reaper* et des avions Rafale, a permis de détruire un convoi de véhicules armés d'Al-Qaïda au Maghreb islamique (AQMI) qui transportait des armes de la Libye vers le Mali. De la mission humanitaire comme à Erbil, à l'opération de renseignement comme en Irak, en passant par l'opération plus coercitive comme dans le nord du Mali, on voit que nos aviateurs sont engagés fortement aux côtés de leurs camarades des autres armées et sous l'autorité du chef d'état-major des armées.

En parallèle, l'armée de l'air assure la sûreté aérienne. En 2014, l'activité de sûreté aérienne a été augmentée de 80 % par rapport à 2013, en raison en partie de l'implication de l'armée de l'air dans les nombreux dispositifs particuliers de sûreté aérienne qui ont jalonné les commémorations du débarquement, sur les plages de Normandie et ailleurs. Nos aviateurs qui sont engagés dans les missions de protection effectuent aussi des missions de sauvegarde. Depuis le début de l'année 2014, quarante-deux opérations hélicoptères ont été conduites qui ont permis de sauver trente-neuf victimes. C'est, par exemple, le triplé du 27 mars avec une évacuation sanitaire et deux sauvetages en mer par nos hélicoptères de Solenzara. Et je vous rappelle que l'alerte de sûreté aérienne concerne aujourd'hui huit avions de chasse répartis sur quatre plots, cinq hélicoptères, quatre centres de détection et de contrôle et neuf bases aériennes, un AWACS, un avion ravitailleur, sans oublier les systèmes de défense sol-air et les systèmes de détection.

Je porte une grande admiration à l'égard de la dissuasion qui existe sans discontinuer depuis maintenant cinquante ans. Des exercices de montée en puissance mettent en œuvre quatre fois par an l'ensemble des forces aériennes stratégiques, des moyens offensifs et défensifs de l'armée de l'air dans un contexte de haute intensité atteignant un niveau de réalisme unique au monde dans un environnement simulé extrêmement non permissif. Cette mission nous tire également vers le haut pour les missions conventionnelles.

Aujourd'hui, dans un souci d'optimisation, les moyens des forces aériennes stratégiques sont intégrés dans les contrats conventionnels. C'est la raison pour laquelle des ravitailleurs et des Rafale sont engagés en Afrique et dans le Golfe. Sans ces moyens, nous ne pourrions plus assurer nos contrats opérationnels.

Mais les aviateurs sont également en alerte pour d'autres missions, comme les évacuations sanitaires. Cette nuit encore, un avion a décollé de Villacoublay pour aller chercher en Afrique un soldat français gravement malade. Chaque militaire a l'assurance qu'il sera rapatrié dans les meilleurs délais, où qu'il soit, dans un hôpital parisien.

Ces missions permanentes ont structuré les compétences de nos aviateurs et nos capacités. L'arme aérienne, partout, sur le territoire national comme à l'extérieur, est toujours engagée avec une grande réactivité.

La clé de voûte du succès des engagements, c'est la capacité de commandement et de conduite. Nous assurons en permanence, à Lyon, la veille et la détection des menaces potentielles au-dessus de l'espace aérien national. C'est à partir de Lyon également que sont commandés nos moyens qui opèrent actuellement en Afrique : la structure air est placée sous le commandement de l'opération Barkhane pour la bande sahélo-saharienne (BSS), de l'opération Sangaris pour la RCA, de l'opération Sabre pour la partie opérations spéciales et de la mission européenne installée en Grèce, à Larissa, pour la partie transport.

Ce regroupement nous a permis d'optimiser les moyens matériels déployés sur le théâtre et les moyens humains qui concourent à ce centre de commandement, puisque l'on trouve dans la même salle des officiers qui participent à toutes ces missions et assurent également la défense aérienne sur le territoire. Par exemple, le 5 août dernier, les Rafale déployés dans le cadre de l'opération Barkhane sont intervenus en RCA pour dégager nos troupes qui étaient prises sous le feu d'ex-Seleka. Grâce à ce commandement unifié, nous sommes capables d'optimiser les moyens, ce qui nous a permis de retirer quelques avions du théâtre des opérations. L'optimisation concerne aussi nos avions de transport, qui peuvent être envoyés sur tous ces théâtres à partir de leur base de déploiement. Aujourd'hui, les personnels sont très engagés. Pour économiser les moyens humains, il fallait leur permettre d'évoluer, c'est-à-dire de travailler sur plusieurs théâtres à la fois.

La base aérienne représente la deuxième clé du succès des opérations aériennes. C'est le système élémentaire de combat de l'armée de l'air. De plus en plus, nos appareils sont dotés d'une allonge stratégique importante. Grâce aux A400M, aux avions de combat ou aux ravitailleurs, nous pouvons aujourd'hui intervenir, au moins au début d'une opération, depuis nos bases aériennes en métropole ou prépositionnées. Ainsi, la base aérienne prépositionnée dans le Golfe nous a permis d'intervenir très rapidement en Irak. Les opérations les plus récentes ont permis de démontrer que, grâce au système de bases aériennes associées au centre permanent de Lyon, nous pouvons réagir en quelques heures.

Quand tous les aéroports civils ferment une partie de la nuit, nos bases aériennes sont toujours ouvertes, et la quasi-totalité est activable ou activée 24 heures sur 24, 365 jours par an. Aussi sont-elles utilisées pour d'autres missions, par exemple pour les dons d'organes.

La structure des bases aériennes est en cours d'adaptation. Cette réorganisation doit aboutir à un nouveau modèle, dit Base aérienne XXI, ayant pour but de placer sous l'autorité du commandant de base, dès lors qu'il s'agit de missions opérationnelles, la totalité des moyens, notamment ceux de soutien – infrastructures, administration, service de santé –, sans lesquels le niveau de réactivité ne serait pas atteint. Trois bases aériennes sont passées dans ce format dès cet été ; la totalité des bases l'aura fait en 2015.

L'activité, c'est-à-dire par exemple les heures de vol, est le moteur de notre performance. Elle est essentielle pour que nos équipages puissent être entraînés à réagir dans la totalité du spectre avec le niveau de réactivité dont je viens de vous parler. Les efforts financiers consentis sur l'entretien programmé des matériels (EPM) par la loi de programmation militaire (LPM), avec une augmentation en volume de 4,3 % en moyenne par an sur 2013-2015, participeront à l'arrêt de la chute de l'activité constatée depuis 2012, et causée en grande partie par la sous-dotation chronique du maintien en condition opérationnelle (MCO).

Dans l'enveloppe qui a été fixée et qui permet de stopper cette chute, nous avons déterminé trois leviers permettant de remonter l'activité au niveau requis – elle avait baissé de 15 à 20 %, ce qui, dans la durée, n'est pas tenable. Le premier est prévu par le Livre blanc, avec la réduction des formats. Nous consacrerons donc davantage de moyens aux heures de vol qui restent.

Le deuxième levier concerne l'amélioration des performances du MCO aéronautique. À cet égard, je tiens à saluer ici le remarquable travail de la SIMMAD dans la mise en œuvre du projet CAP 16 visant à restructurer les contrats du MCO autour de l'activité en lieu et place de la notion de disponibilité. Nous recentrons tout le MCO aéronautique avec les industriels autour de plateaux, notamment dans la région de Bordeaux et sur nos bases aériennes. Ainsi, en 2015, nous paierons les heures de vol du Rafale 14 % de moins qu'auparavant. Mais nous pouvons faire encore mieux. Ainsi, nous avons commencé à renégocier les contrats de MCO pour tous nos équipements. Cela nous a permis d'avoir une certaine crédibilité. Le ministre m'a confié, par délégation du chef d'état-major des armées, la performance du MCO aéronautique pour l'ensemble des armées. Pour ce faire, un secrétariat permanent interarmées a été créé, auquel participent les autres armées et la DGA qui viennent travailler sous mon autorité pour assurer cette mission. Nous avons également engagé une démarche volontariste dans le cadre de la réorganisation de la *supply chain*.

Le troisième levier, c'est l'entraînement différencié avec le fameux projet « Cognac 2016 ». Pour assurer le niveau de réactivité sur toutes les missions, nous avons besoin d'un entraînement fort, c'est-à-dire de 250 heures, dont 70 sur simulateur, ce que nous ne sommes pas capables de faire aujourd'hui. Parallèlement, la réalisation des contrats de l'aviation de chasse fixés par le Livre blanc requiert 290 équipages. Pour diminuer le poids financier, nous avons choisi d'en entraîner cinquante différemment à travers la mise en place d'un avion d'entraînement dont le système d'arme peut être configuré comme celui d'un Rafale. Ces équipages n'effectueront que quarante heures sur Rafale, mais leurs compétences seront réactivées sous très court préavis pour assurer la continuité des opérations. Cela nous fait gagner beaucoup d'argent et de MCO, mais c'est aussi un moyen d'avoir des unités de première ligne parfaitement entraînées et un réservoir d'équipages capables d'assurer la capacité à durer. Je viens de passer deux week-ends sur les théâtres d'opérations et j'ai été frappé par la multiplication des engagements de nos aviateurs.

Ces différents leviers devraient nous permettre de remonter le niveau d'activité à compter de 2016 vers le niveau souhaité. Pour ce faire, il nous faut impérativement respecter le projet « Cognac 2016 », alors que sa mise en œuvre a déjà été reportée à 2017, et la LPM dans sa partie entretien programmé du matériel (EPM). Par ailleurs, les surcoûts OPEX doivent bénéficier d'une couverture budgétaire complète.

L'autre point qui me tient à cœur concerne les aviateurs. Ils sont notre richesse, mais aussi notre vulnérabilité, moins en raison du volume de déflation que l'on nous demande que du rythme de la déflation. Entre 2008 et 2014, l'armée de l'air a diminué ses effectifs de 16 000 personnes, fermé douze bases aériennes et quinze unités majeures. Sur les deux dernières années, près de 5 000 postes ont été supprimés. Pour 2014, la déflation représente sur une seule année 5 % des effectifs du budget opérationnel de programme « air ». Ce rythme très fort risque de poser des problèmes de maintien de certaines compétences et de préparation de l'avenir. Ce qui nous attend en 2015, c'est le départ de plus d'un millier de personnels, dont 200 officiers.

Les réorganisations fonctionnelles ont déjà été faites lors de la précédente loi de programmation militaire. Nous ne pourrions pas baisser les effectifs sans procéder à des restructurations. Celles-ci s'articulent autour de la fermeture de bases aériennes ou de plates-formes aéronautiques, ce qui nous permet de densifier d'autres pôles sur le territoire national.

Nous sommes très vigilants sur la population des officiers. Autant les aviateurs comprennent la nécessité de diminuer les effectifs, puisque c'est la condition pour continuer à moderniser les capacités – encore doivent-ils voir la modernisation arriver vraiment sur nos parkings –, autant les efforts demandés sur les officiers sont très compliqués. En effet, il est très difficile d'aligner le taux d'officiers sur celui de la période précédant la révision générale des politiques publiques (RGPP). Je continue à avoir besoin d'officiers en raison de la cyberdéfense et parce que nous avons des structures de commandement et de conduite. Bien sûr, nous tiendrons les objectifs de déflation de masse salariale, mais je ne pense pas pouvoir atteindre celui de déflation envisagé pour les officiers.

Nous valorisons le personnel par une gestion des compétences plus dynamique et plus personnalisée. De nombreux projets sont mis en œuvre et une refonte totale de la mobilité vient d'être terminée. Nous le valorisons aussi par un travail sur l'identité, sur la reconnaissance des militaires engagés en opération ainsi que sur le territoire national. Ceux qui travaillent à Lyon, par exemple, méritent la même reconnaissance que ceux déployés en Afrique. Enfin, cela passe aussi par le dialogue entre toutes les catégories de personnel en dynamisant les structures de concertation. Même si nous continuons de diminuer nos effectifs, nous avons besoin de maintenir un recrutement en nombre et de qualité. C'est la raison pour laquelle nous avons lancé une grande campagne de recrutement sur les chaînes de télévision à la fin du mois de septembre.

Les capacités sont indispensables pour moderniser notre aptitude à réaliser les missions. La démarche capacitaire menée par l'armée de l'air est tout sauf une liste adressée au père Noël : elle repose sur la modernisation de nos structures, la valorisation de nos aviateurs qui s'inscrivent dans un plan de déflation d'effectifs et dans la réalisation de nos contrats opérationnels. Nous devons être plus particulièrement vigilants en 2015 sur la poursuite du programme SCCOA (système de commandement et de conduite des opérations aérospatiales) conformément au calendrier prévu. Il intègre l'acquisition de radars de nouvelle génération – la couverture aérienne est aujourd'hui affaiblie dans certains endroits –, la commande du troisième centre ACCS (*Air Command and Control System*), c'est-à-dire la rénovation de notre système de commandement et de conduite des opérations, la rénovation du système de surveillance spatial des satellites en orbite basse (GRAVES), enfin la rénovation de la composante C2 mobile, qui sera l'un des piliers de la *Nato Response Force*, cette composante de l'OTAN que l'armée de l'air française assurera à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015. Enfin, nous attendons aussi la livraison de deux AWACS. Ces programmes s'inscrivent dans une démarche d'avenir et de réflexion sur le système de combat aérien du futur.

En matière de capacité de renseignement et de surveillance, un troisième vecteur *Reaper* sera commandé, venant ainsi compléter le système existant. Je précise qu'ils sont extrêmement utilisés aujourd'hui en Afrique. Un système de trois *Reaper* supplémentaires devrait être acquis au plus tôt, peut-être en 2015, ainsi que des avions ISR légers. Ces petits avions nous permettront de compléter les drones. Ces programmes s'inscrivent dans une démarche plus globale de fusion des capteurs.

Nous continuons de recevoir des Rafale destinés au deuxième escadron nucléaire, qui sera opérationnel en 2018. Ils remplaceront les Mirage 2000N qui sont à bout de course. Avec le Rafale, on entretient une dynamique de modernisation permanente, car on voit que les théâtres d'opérations ne cessent d'évoluer. C'est tout l'objet du standard F3R qui a été signé par le ministre de la Défense à la fin de l'année dernière et qui nous permettra de moderniser le pod de désignation laser, qui est l'un de nos points faibles sur les théâtres d'opérations.

L'année 2015 verra aussi la modernisation des Mirage M2000D. Comme nous avons étalé les commandes du Rafale, nous avons besoin de prolonger les Mirage 2000. Il s'agit d'un simple traitement d'obsolescences pour que nous puissions les utiliser jusqu'en 2025, de manière à maintenir les volumes prévus par le Livre blanc et déclinés dans la LPM.

J'appelle tout particulièrement votre attention sur les armements, notamment la poursuite de la production d'armements air-sol modulaire (A2SM), bombes parfaitement adaptées aux Rafale, qui font partie d'une famille que nous pourrions continuer à moderniser.

En matière de projection, je veux souligner deux enjeux majeurs. Le premier est la poursuite de la livraison des A400M : le sixième arrivera le mois prochain et quatre autres sont prévus en 2015. Utilisés en capacité opérationnelle, ils sillonnent tous les théâtres d'opérations et nous ouvrent des voies nouvelles.

Le deuxième est la commande d'avions ravitailleurs de type MRTT (*Multi Role Tanker Transport*), qui est notre grande priorité. La commande du premier appareil est attendue d'ici à la fin de l'année et celle des huit suivants pour 2015. Notre but est d'affermir la commande des trois derniers au plus tôt. L'âge de nos ravitailleurs l'impose : qui aimerait voyager aujourd'hui dans un Boeing contemporain de la Caravelle ?

La formation et l'entraînement passent surtout par le projet « Cognac 2016 », dont la réalisation a déjà été décalée à 2017. Sa vertu première est de nous faire gagner beaucoup d'argent en matière d'EPM et de carburants : 110 millions d'euros d'économies par an au titre du programme 178. Autrement dit, chaque année de report nous fait perdre cette possibilité d'économiser et obère nos capacités d'entraînement. Vous comprendrez pourquoi je suis si attaché à ce projet qui nous permet de faire mieux à l'intérieur d'un budget contraint.

Ainsi, 2015 est une année majeure pour la construction du plan stratégique de l'armée de l'air. Modernisation, ressources humaines, organisation : toutes les dimensions sont imbriquées les unes dans les autres. Prenons l'exemple du système de commandement et de conduite des opérations : si nous pouvons avancer la fermeture d'un centre de radars en 2015, alors nous serons en mesure de dégager du personnel, lequel viendra soutenir les restructurations. Cette cohérence nous rend forts : la LPM nous assure de continuer à progresser, sous réserve de son plein et entier respect.

L'optimisation portée par ce plan présente toutefois une fragilité : si l'une de ses composantes était mise à mal, les conséquences se feraient ressentir sur toutes les autres. Si nos aviateurs sont prêts à accepter les efforts qu'on leur demande, c'est à condition que la cohérence de ce plan soit préservée.

Pour finir, je dirai la très grande admiration que m'inspirent les aviateurs que j'ai eu l'occasion de rencontrer lors des deux week-ends que j'ai passés auprès d'eux, dans le Golfe puis en Afrique : auprès de leurs camarades des autres armées, ils exercent des missions

difficiles dans des conditions ardues, et même si certains ont, au cours de cette année 2014, participé à plusieurs opérations, leur motivation reste intacte. La LPM nous permettra de leur assurer de meilleures conditions de vie et de travail, sous réserve qu'elle soit pleinement respectée.

**M. Gwendal Rouillard.** Ma première question porte sur les opérations sur le théâtre irakien : pouvez-vous porter une appréciation sur la nature de nos interventions ?

Sans revenir sur les discussions qui ont eu lieu au sein de notre commission sur la dissuasion nucléaire, j'aimerais savoir quelle est, à vos yeux, la pertinence des forces aériennes stratégiques, au cinquantième anniversaire desquelles j'ai eu le plaisir de participer avec quelques-uns de mes collègues.

**M. Philippe Vitel.** Je tiens à dire toute la fierté que nous éprouvons pour notre armée de l'air. Nous espérons qu'elle recevra les moyens et les capacités nécessaires pour nous inspirer ce sentiment longtemps encore.

Ma première question concerne la participation de nos forces aux missions d'entraînement international. Nous avons dû en ralentir le rythme, du fait, bien sûr, de nos engagements, mais aussi de la diminution de nos moyens. Nous n'avons ainsi pas pu participer à ce grand événement international qu'est le *Red Flag*. Quelles sont vos intentions en matière d'entraînements internationaux pour 2015 ?

Ma deuxième question porte sur les commandes de MRTT – un en 2014, huit en 2015. La *Royal Air Force* a reçu la livraison de dix des quatorze MRTT qu'elle a commandés, mais envisage, devant les difficultés à occuper leur planning opérationnel, de les louer à d'autres États confrontés à des manques de moyens de ravitaillement. Vous parliez tout à l'heure, mon général, d'ouvrir des partenariats. Ne serait-ce pas possible dans ce cadre-là ? Ne devrait-on pas avoir une vision communautaire plutôt que d'additionner les moyens de chaque État ? Ce serait d'autant plus intéressant que ce type d'avion, comme son nom l'indique, remplit de multiples rôles : il ne sert pas uniquement au ravitaillement, mais peut aussi transporter 380 personnes et, en cas d'urgence, 130 civières.

**Général Denis Mercier.** En Irak, monsieur Rouillard, nous menons deux types de missions au sein de la coalition guidée par les Américains. D'une part, nous poursuivons des missions de reconnaissance, (*intelligence, surveillance, reconnaissance* ou ISR), car les Américains ont d'emblée accepté que nous ayons notre propre appréciation de la situation pour ensuite la partager avec eux. D'autre part, nous effectuons des missions d'appui-feu rapproché – *Close Air Support* – mais avec la contrainte d'éviter tout dommage collatéral lorsque des troupes de Daech sont détectées. L'information est plus souvent fournie par des Irakiens, qui préviennent ensuite des centres d'opération, lesquels entrent en contact avec le centre de commandement des opérations aériennes basé à Al Udeid au Qatar. Là, des officiers français ayant accès à tous les drones américains s'assurent que les mouvements détectés sont bien hostiles et qu'ils se situent dans un rayon où les dommages collatéraux peuvent être évités. Ces derniers temps, nos appareils ont été engagés, mais n'ont pas tiré car les mouvements avaient lieu dans des zones périurbaines où les risques de dommages collatéraux étaient importants.

Il faut souligner ici que c'est parce que nous exerçons ces missions que les forces de Daech sont privées d'initiative : elles n'ont plus la possibilité de sortir de ces zones où elles se

retrouvent coincées. Certes, il y a toujours une satisfaction à tirer sur des pick-up ou des chars, mais notre mission la plus importante est d'assurer jour et nuit cette permanence afin d'empêcher ces forces de se déplacer et de permettre aux Irakiens la liberté d'action sur leur territoire. C'est un effet militaire qui se mesure peut-être moins facilement que d'autres, mais il est réel et nécessite de déployer le nombre d'avions que la coalition a mobilisé.

S'agissant des forces aériennes stratégiques, la question qui provoque le débat est bien évidemment : pour ou contre le nucléaire ? J'ai mes convictions, mais je comprends que l'on puisse s'interroger. Une fois que l'on s'est prononcé en faveur de la dissuasion, il faut entrer dans une analyse militaire. Nous le savons, l'une ou l'autre composante pourra être fragilisée face à des défenses adverses toujours évolutives, alors même que nous savons déjà intercepter des missiles arrivant par le haut ou des missiles de croisière. Pour être optimal, l'effet militaire doit combiner ces deux composantes ; si nous n'en gardons qu'une, notre crédibilité sera atteinte. Les deux composantes se nourrissent de manière dynamique et se complètent dans la modernisation qui est prévue pour le futur. Pour des questions de confidentialité, je ne peux vous en dire plus.

Monsieur Vitel, je vous remercie d'avoir exprimé toute la fierté que vous inspirent nos aviateurs et ne manquerai pas de leur en faire part.

L'année dernière, si nous avons été amenés à revoir nos participations aux entraînements internationaux – en particulier au *Red Flag*, ce qui n'a pas été facile, car il s'agit d'un exercice important –, c'est en raison de contraintes budgétaires liées à des arbitrages internes. Nous avons voulu privilégier l'activité, car la baisse qu'elle subit risque d'aboutir à des pertes de compétences. Les trois leviers que j'ai évoqués nous permettront demain de reprendre les heures de vol – nous visons 180 heures par an pour les équipages chasse contre 150 heures actuellement –, mais aussi les exercices. Toutefois, en 2015, nous pouvons être amenés à en annuler quelques-uns en raison de l'engagement de nos équipages. Nous mettrons l'accent sur l'exercice conjoint que les Américains nous proposent de mener avec les Britanniques.

**M. Philippe Vitel.** Sans compter nos responsabilités particulières dans la force de réaction rapide de l'OTAN – *NATO Response Force* (NRF).

**Général Denis Mercier.** En effet ! Notre structure de commandement et de conduite sera engagée dans la réussite de la NRF, sous notre commandement pour 2015.

S'agissant des MRTT, après la commande d'un appareil en 2014 et de huit autres en 2015, viendra une dernière tranche de trois, dont nous voulons affermir la commande le plus rapidement possible car, grâce aux multiples rôles qu'ils remplissent, ces douze MRTT permettront de remplacer non seulement quatorze C135, mais aussi deux A340 et trois A310.

Il faut souligner que la *Royal Air Force* a choisi le cadre de l'initiative de financement privé – *Private Finance Initiative* (PFI). Sur les quatorze A330 dont elle dispose, quatre sont destinés à produire des revenus tiers. Elle envisage de les retransformer en MRTT pour pouvoir louer des heures de vol aux armées de l'air d'autres pays. Le problème est que ce n'est pas la RAF elle-même qui négocie les contrats, mais un consortium, qui nous propose des prix très élevés. Nous ne pouvons donc pas y avoir recours, sauf dans le cadre d'un engagement opérationnel. Nous avons renoncé pour notre contrat à entrer dans la logique de partenariat public-privé envisagée à un moment pour les MRTT.

Aujourd'hui, en Irak, nos avions se ravitaillent sur des tankers américains, et même récemment sur un tanker australien. En Afrique, les Américains ont placé sous notre contrôle opérationnel direct deux tankers qui décollent de la base de Morón en Espagne.

Je suis particulièrement attaché à ce que les commandes de MRTT soient réalisées le plus rapidement possible, car, en attendant, nous sommes obligés de nous livrer à de la surmaintenance, ce qui nous pose beaucoup de problèmes. Ces nouveaux appareils nous permettront non seulement d'assurer le ravitaillement en vol, mais aussi de transporter jusqu'à 40 tonnes de fret sur de longues distances et de nombreux passagers.

**M. Christophe Guilloteau.** Vous avez évoqué le respect de la LPM. Il est évident que, si elle était malmenée, ce serait toute l'ossature établie dans le Livre blanc lui-même qu'il nous faudrait revoir.

S'agissant des MRTT, les auditions ont fait apparaître des différences entre le langage tenu par le ministre et celui du délégué général pour l'armement. J'espère que vous verrez aboutir le programme qui vous a été promis dans la LPM. Nos Boeing ont quelque quarante-huit ans, il n'est plus possible de continuer ainsi.

J'espère aussi que le programme SCCOA sera respecté. Sa poursuite est indispensable pour l'armée de l'air, pour la Nation.

Quant au projet « Cognac 2016 », nous ne voudrions pas le voir devenir le projet « Cognac 2018 ». Êtes-vous toujours en phase avec la DGA pour l'achat de turbopropulseurs de type Pilatus PC-21 ? J'ai cru comprendre qu'il y avait là aussi quelques divergences entre votre vision de ce que peut être notre défense et la conception qu'a la DGA de l'utilisation de l'argent du contribuable. C'est une vraie difficulté de fonctionnement intellectuel.

Les C160 constituent un outil indispensable pour nos forces spéciales, mais est-il possible de conserver une capacité de maintenance suffisante jusqu'à l'arrivée de l'A400M, qui ne saurait toutefois remplacer ce type d'appareil pour certaines opérations ?

Dernière question : pensez-vous possible d'intégrer l'escadron d'hélicoptères « Pyrénées » aux missions des forces spéciales ? L'escadron « Poitou » ne peut tout faire. Ses hommes, mis à rude épreuve sur la durée, ont besoin d'être relevés.

**Mme Geneviève Gosselin-Fleury.** Vous avez indiqué, général, que la réalisation du projet « Cognac 2016 » avait été décalée à 2017. Pour quelles raisons ? Sont-elles de nature financière ou technologique ? À partir de quand les pilotes pourront-ils s'entraîner sur le simulateur ?

**M. Jean-Jacques Candelier.** Où en est la vente des sites de l'armée de l'air ?

Quel est l'avenir de la base de Taverny, la BA 921 ?

Quelle est la cadence de production de l'A400M ?

S'agissant des actions menées contre les forces de Daech, je salue fortement le travail des aviateurs. Je constate toutefois que les résultats obtenus sont plutôt moyens. Les troupes djihadistes continuent d'avancer. Je ne suis pas général, mais je pense qu'en

fournissant un peu plus d'armes aux Kurdes et en maîtrisant mieux les troupes irakiennes, qui sont en déroute, nous obtiendrions des résultats plus satisfaisants. Qu'en pensez-vous ?

**M. Philippe Folliot.** Mon général, vous avez à juste titre rendu hommage à nos aviateurs, qui font un travail exceptionnel dans des conditions souvent difficiles. J'aimerais rendre également hommage aux hommes de l'ombre de l'armée de l'air, comme ceux de la station radar du Montalet, dans ma circonscription, que j'ai rencontrés il y a quelques jours. On ne parle pas beaucoup d'eux, car ils sont isolés et peu nombreux, mais ils jouent un rôle important dans la défense de notre espace aérien. Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour les mettre en lumière. Ils le méritent aussi.

J'aimerais revenir sur la question des équipements. Le Transall a mon âge, autrement dit : il n'est pas jeune. Les premiers sont entrés en service en 1963, les derniers en 1981. Le problème du taux de disponibilité se posera de plus en plus : ces appareils sont lourdement mis à contribution dans les OPEX, comme nous l'avons constaté en RCA et au Mali. N'y aura-t-il pas un problème de jointure avec le plan d'équipement en A400M ? Le croisement des courbes du rythme d'engagement des Transall et de la montée en puissance des A400M laisse, me semble-t-il, apparaître un risque réel.

**M. Yves Fromion.** Avec Gwendal Rouillard, nous nous sommes rendus en Afrique : nous avons vu vos aviateurs en action, mon général, et nous pouvons témoigner de la qualité de leur engagement. On ne rendra jamais assez hommage à leur capacité à remplir les missions difficiles qui leur sont confiées.

Est-il envisageable de remettre en état la piste de Gao au Mali ? Le dispositif actuel souffre d'un problème d'équilibrage : d'une part, l'élongation entre la base de N'Djamena et le Nord du Mali rend les missions très lourdes ; d'autre part, il n'existe pas de piste pour secourir un aéronef en difficulté dans cette région. Pour diminuer l'usure de nos équipements, n'y aurait-il pas moyen d'agir en ce sens, éventuellement avec l'aide de l'Union européenne ?

Dans le même ordre d'idées, avez-vous réglé le problème des turbines des Caracal ?

Enfin, pour quelle raison pensez-vous que, sans prélèvement sur les aéronefs des forces aériennes stratégiques, vous ne pourrez pas respecter le contrat opérationnel ?

**Général Denis Mercier.** Monsieur Guilloteau, certes, les programmes sont taillés au plus juste et leur exécution complète est nécessaire, mais il faut bien voir que nous avons été partie prenante dans l'élaboration du Livre blanc et de la LPM : nous avons apporté des idées nouvelles, comme la différenciation de l'entraînement, et participé à la construction d'un ensemble cohérent à même de nous faire progresser.

S'agissant du système de commandement et de conduite des opérations, sachez que je suis très vigilant. Il existe des failles de détection. Nos radars vieillissants nous coûtent cher en MCO. C'est la raison pour laquelle nous avons engagé un programme de rénovation : de nouveaux radars seront mis en place, d'abord à Nice et à Lyon, puis sur d'autres points du territoire.

Pour le projet « Cognac 2016 », un avion répond véritablement à nos besoins, mais, comme il s'agit d'un appel d'offres, nous ne pouvons pas envisager qu'une seule piste. Le décalage de la mise en œuvre du projet est lié à une sous-dotation dans la loi de

programmation que nous n'avions pas identifiée. Il a fallu trouver un mode de financement innovant. Le ministère des Finances a bien compris l'économie du projet, qui nous permet d'économiser en EPM 110 millions d'euros par an, en rationalisant par ailleurs nos infrastructures – il est ainsi prévu de fermer une plateforme aéronautique grâce à ce projet. Il nous a donc permis de recourir à un *leasing* de courte durée, de quatre à cinq ans, avec option d'achat. Nous avons dû aussi motiver les acteurs concernés et, en cela aussi, l'appui du ministre a été extrêmement utile. Voilà pourquoi le lancement du projet a pris plus de temps que prévu. Aujourd'hui, je me bats pour qu'il puisse intervenir en 2017, et non en 2018.

S'agissant des C130, je préciserai que ces appareils ont encore du potentiel. Un plan de rénovation est prévu à partir de 2016 de manière à disposer des premiers avions modernisés en 2018 ou 2019. Cette rénovation est d'une double nature : d'une part, elle sera opérationnelle ; d'autre part, elle reposera sur une mise aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) afin de leur permettre de continuer à naviguer dans les espaces aériens, ce qui exige l'installation de certains équipements.

Pour les C160, il faut rappeler que, en construisant la LPM, nous avons fait des choix, que j'assume. Notre impératif a été de maintenir une cohérence qui nous garantisse d'agir en toute souveraineté. Cela nous a conduits à étaler certains programmes, comme la livraison des Rafale – c'est la raison pour laquelle je suis si attaché au maintien des Mirage 2000D – ou la livraison des A400M. Ce tuilage implique de conserver jusqu'en 2023 certains avions de la flotte de C160 : les quatorze plus récents, qui pourront être maintenus en service pour un coût maîtrisé. Nous menons actuellement des études sur les moteurs et les grandes visites. Nous comptons aussi maintenir plus longtemps que prévu d'autres flottes, comme les Mirage 2000-5.

Ce n'est certes pas une panacée, mais si nous avons concentré tous nos efforts sur les A400M, nous aurions peut-être mis en péril les commandes de MRTT, la modernisation des radars ou le projet « Cognac 2016 ». Nous avons fait le choix de la cohérence : il comporte des risques, mais il tient la route, sous réserve que la LPM soit respectée.

Pour répondre à votre question sur les forces spéciales, monsieur Guilloteau, je dois préciser que l'escadron « Poitou » va continuer d'opérer, notamment avec quelques C160 et des C130. À l'heure actuelle, l'escadron « Pyrénées » remplit des missions de combat pour le sauvetage des équipages éjectés. J'ai demandé au chef d'état-major des armées qu'il puisse être mis à disposition des opérations spéciales pour leur offrir une capacité supérieure grâce à l'apport essentiel des hélicoptères Caracal. Nous travaillons ensemble pour définir le niveau d'entraînement afin que, à l'été 2015, cet escadron soit intégré aux opérations spéciales, comme l'est déjà le quatrième régiment d'hélicoptères de combat de Pau.

S'agissant des moteurs de Caracal, monsieur Fromion, des solutions sont en cours d'examen. J'en ai discuté lors de mon déplacement à N'Djamena. Certains filtres fonctionnent mieux dans certains endroits que dans d'autres. Nous envisageons également d'installer des tapis pour empêcher la poussière de s'infiltrer, là où les hélicoptères sont appelés à se poser le plus souvent, comme à Madama, où la terre est particulièrement corrosive. Il ne faut pas seulement se pencher sur les turbines elles-mêmes, mais faire en sorte que les appareils puissent se poser dans des endroits où ils souffrent moins. Le constructeur est aussi mobilisé. En vérité, nous avons réagi trop tard. Nous avons attendu que je ne sais combien de moteurs soient atteints pour agir, je le déplore. Il arrive parfois que nous n'ayons pas le réflexe, face à

un problème, d'investir tout de suite pour générer des gains plus tard. Nous devons veiller à davantage anticiper.

Vous m'avez aussi interrogé sur la piste de Gao. Là encore, une question de priorités se pose. Et je ferai une parenthèse en revenant sur l'hommage rendu par M. Folliot aux hommes de l'ombre des stations de radars, hommage que j'ai beaucoup apprécié. Nous pourrions y associer d'autres hommes de l'ombre, fortement engagés dans les opérations : je pense aux militaires du 25<sup>e</sup> régiment du génie de l'air, qui construisent et maintiennent en état les pistes, à ceux du groupement aérien d'appui aux opérations (GAAO), qui installent des villages de tentes autour des pistes, ainsi qu'à ceux du groupement tactique des systèmes d'information et de communication. Je me réjouis d'avoir récemment réussi à obtenir des citations pour ces unités. Il se trouve que les hommes du 25<sup>e</sup> RGA sont aujourd'hui mobilisés par l'extension du terrain de Niamey, afin notamment de permettre à un ravitailleur de s'y poser, et qu'ils devront se consacrer à la piste de Madama, aujourd'hui trop courte pour recevoir des Transall et des Hercules. Nous menons des études sur la possibilité d'effectuer quelques travaux à Gao pour permettre aux avions de chasse de s'y dérouter. La présence d'un terrain de secours pour les chasseurs serait un atout. Nous avons perdu récemment un Mirage 2000D dont l'équipage, à la suite d'une panne d'huile, a dû s'éjecter, car il n'avait pas le temps de rejoindre Niamey.

Monsieur Candelier, je dois vous dire que la vente des sites de l'armée de l'air nous échappe complètement. Ces terrains sont gérés par la mission pour la réalisation des actifs immobiliers (MRAI). Je constate seulement que, à Metz, Cambrai, Reims ou Francazal, la situation n'a pas beaucoup avancé.

À Taverny, la base aérienne a fermé lors de la précédente RGPP. Nous avons uniquement conservé l'emprise souterraine pour le centre d'opérations des forces aériennes stratégiques, rattaché à la base de Creil.

S'agissant des cadences de livraison de l'A400M, comme je vous l'ai indiqué, un sixième appareil arrivera au mois de novembre et quatre autres sont prévus en 2015. Quinze sont prévus sur la LPM. Après une ou deux années blanches, les livraisons reprendront ensuite pour atteindre la cible définie dans le Livre Blanc. Même si ces cadences ont été revues, nous avons vraiment besoin de ces avions pour moderniser notre capacité de transport. Je donnerai un exemple éclairant : au début des opérations en Irak, un seul A400M a permis de transporter le matériel et les hommes nécessaires au renforcement de la base aérienne que nous avons dans le Golfe, quand trois Transall avec une escale chacun auraient été nécessaires auparavant.

J'adhère à vos propos sur l'Irak, monsieur Candelier. Nos avions sont là pour redonner l'avantage aux forces irakiennes et aux forces kurdes. Notre accompagnement permet de leur assurer une liberté d'action. Reste que tout cela va prendre du temps : nous avons pu constater, avec l'avance rapide des forces de Daech, que les troupes irakiennes n'étaient pas très bien formées.

Pour conclure, je tiens à souligner que cette LPM nous a permis de construire un plan cohérent au centre duquel nous avons placé l'humain. Il nous permet d'avancer en donnant des objectifs à nos aviateurs. L'annonce des restructurations, élément qui leur manquait, aura lieu demain, mercredi 15 octobre. L'année 2015 sera une année charnière, qui leur donnera de

la visibilité. Je vous remercie, mesdames, messieurs les députés, de l'hommage que vous leur avez rendu, hommage pleinement justifié au regard du travail remarquable qu'ils effectuent sur notre territoire et dans le cadre des opérations extérieures.

*La séance est levée à dix-neuf heures quarante-cinq.*

\*

\* \*

### **Membres présents ou excusés**

*Présents.* - M. Olivier Audibert Troin, M. Nicolas Bays, M. Daniel Boisserie, M. Jean-Jacques Bridey, M. Jean-Jacques Candelier, M. Guy Chambefort, M. Philippe Folliot, M. Yves Fromion, Mme Geneviève Gosselin-Fleury, M. Christophe Guilloteau, M. Gilbert Le Bris, M. Jean-Yves Le Déaut, M. Jean-Pierre Maggi, M. Damien Meslot, Mme Marie Récalde, M. Gwendal Rouillard, M. Alain Rousset, M. Stéphane Saint-André, M. Philippe Vitel

*Excusés.* - Mme Patricia Adam, Mme Danielle Auroi, M. Claude Bartolone, M. Philippe Briand, Mme Catherine Coutelle, M. Éric Jalton, M. Frédéric Lefebvre, M. Bruno Le Roux, M. François de Rugy, M. Michel Voisin

*Assistait également à la réunion.* - M. Jean-François Lamour