

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 Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air, sur le projet de loi actualisant la programmation militaire pour les années 2015 à 2019 et portant diverses dispositions concernant la défense (n° 2779) 2

Mardi

26 mai 2015

Séance de 18 heures 30

Compte rendu n° 64

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

Présidence de
Mme Patricia Adam,
présidente



La séance est ouverte à dix-huit heures quarante-cinq.

Mme la présidente Patricia Adam. Je suis heureuse d'accueillir le général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air. Nous avons auditionné le général Mercier le 15 avril sur le plan de modernisation de l'armée de l'air. La présente audition porte sur l'actualisation de la loi de programmation militaire (LPM).

Général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air. La défense du territoire national n'est pas assurée par la seule opération Sentinelle mais par la totalité des opérations menées dans les trois milieux. Pour l'armée de l'air, c'est un engagement en permanence de 3 500 personnes, dans la mission de posture permanente de sûreté (PPS) ou nos différentes missions de service intérieur. Nous avons ainsi en permanence des avions en alerte à une heure pour l'évacuation sanitaire de n'importe quel soldat français, sur n'importe quel point du globe, pour assurer qu'il pourra en moins de vingt-quatre heures être pris en charge dans un hôpital parisien. Je tiens à le souligner car Sentinelle peut faire oublier les importantes missions des deux autres armées.

Ces missions comportent une posture de dissuasion très forte. La plupart des personnes de retour d'opérations extérieures (OPEX) sont engagées sur le territoire national ou bien participent à des exercices dans le cadre de la dissuasion nucléaire.

Nos appareils ont ouvert le feu au Mali et en Irak ce week-end. Le ratio de tirs par rapport aux engagements est en Irak de 0,8 : c'est presque un tir à chaque sortie.

On a souvent tendance à ne regarder que les moyens cinétiques, mais d'autres plus-values tout aussi essentielles sont apportées par les avions de reconnaissance, parmi lesquels j'intègre, les C-160 *Gabriel*, les AWACS, qui sont des moyens de l'armée de l'air, mais aussi l'Atlantique 2 de la marine, et par tous les autres moyens qui concourent à une appréciation autonome de la situation.

Nous nous félicitons tous du succès du Rafale. J'étais persuadé que cet avion était en avance sur son temps, et que c'est ce qui expliquait pourquoi nous n'en avons pas encore vendu. Le succès du Rafale tient avant tout à un véritable besoin de puissance aérienne de la part des pays qui s'en dotent. Ces pays ont compris que, pour disposer d'une puissance militaire au vingt et unième siècle, il fallait se doter de moyens aériens, notamment d'avions de combat, et le Rafale est l'un des meilleurs de sa génération.

Avant d'évoquer l'actualisation de la LPM, je souhaite rappeler les bases sur lesquelles repose cette loi. Cette LPM a été construite sur un budget réduit qui correspondait à la réalité du moment. À partir de cette réalité, il convenait d'assurer la plus grande cohérence possible de nos moyens militaires et nous avons fait des choix. Il était tout aussi important pour moi de garder des ravitailleurs et de moderniser nos structures de commandement que de voir les avions livrés comme prévu.

Cette cohérence nécessaire a conduit à des hypothèses. En premier lieu, nous avons volontairement fait l'hypothèse de quatre années blanches de livraisons de Rafale pour la France couvertes par l'export, ce qui impliquait au moins deux exportations. Ainsi, nous avons étalé les livraisons des avions de combat. Nous avons ainsi prévu que l'arrivée de l'escadron de Rafale devant remplacer l'escadron de Mirage F1 CR serait décalée de 2014 à

au-delà de 2021. Avec ces hypothèses, les livraisons de Rafale sont prévues de reprendre en 2021.

La deuxième hypothèse, c'est que nous pouvions maintenir les Mirage 2000N, de manière à ce que le deuxième escadron nucléaire sur Rafale soit opérationnel en 2018. Les Rafale ont continué à être livrés mais à une cadence minimale, correspondant à la montée en puissance de cet escadron nucléaire. C'est pourquoi nous avons provisoirement placé quelques avions sous cocon. Mais, à la fin de cette année, tous nos Rafale seront en ligne.

Aussi, quand six Rafale nous ont été prélevés au profit de l'Égypte, il a fallu repenser la manière dont nous conduirions nos opérations. Nous avons réussi à nous mettre d'accord avec le ministère de la Défense, la direction générale de l'armement (DGA) et le constructeur pour que six Rafale nous soient restitués entre 2016 et 2018, ce qui nous permettra de continuer à assurer la montée en puissance de l'escadron nucléaire, même si c'est avec quelques difficultés de maintenance, des pièces étant prélevées au profit des contrats exports. Aucun autre avion ne peut aujourd'hui nous être prélevé. Si un autre client à l'export, après l'Égypte, demandait un avion plus tôt, ce serait au détriment de notre capacité opérationnelle, alors même que nous aurons à assurer la formation des Qataris.

Nous avons fait la même chose pour les A400M. Nous avons étalé leurs livraisons, réduites à quinze dans la LPM, en tirant quatorze C-160 de plus au-delà de 2020 de manière à pouvoir consacrer l'argent à d'autres capacités. Cet étirement nous conduit, notamment parce que la prolongation des C-160 coûte plus cher que prévu, à demander quatre C-130 de plus dans l'actualisation de la LPM, de manière à ce que notre capacité de transport ne soit pas trop obérée.

Ces hypothèses nous permettent de préserver la cohérence de nos moyens ainsi que notre engagement opérationnel. Cependant, cette LPM n'avait prévu ni les exportations ni le fait que nous sommes depuis neuf mois au-dessus des contrats opérationnels fixés par le Livre blanc. Si nous sommes effectivement fiers de parvenir à gérer la situation, cela contribue cependant à générer des tensions sur le modèle. Les réorganisations que nous menons nous permettent de maintenir notre engagement opérationnel, et, avec les hypothèses construites avec les industriels, nous sommes également capables d'assumer les contrats avec l'Égypte et le Qatar, de même que nous le pourrions, du reste, avec d'autres clients, à condition que chacun attende son temps.

Il ne faudrait par ailleurs pas se fier à de fausses bonnes idées. Nous sommes en train de développer des démonstrateurs de drones de combat, mais nous n'en sommes pas du tout à des prototypes pour remplacer les avions de combat. Les démonstrateurs ne pourront pas devenir opérationnels avant au moins 2025. Ces développements ne sauraient remettre en question la prolongation des Mirage 2000D et la livraison de Rafale prévues dans la LPM.

La précédente LPM avait sous-doté le maintien en condition opérationnelle (MCO) d'environ un milliard d'euros. La sous-activité de nos équipages est de l'ordre de 20 %, une situation préoccupante surtout pour nos plus jeunes, les plus anciens volant un peu plus car le complément est financé par le décret portant ouverture de crédits à titre d'avance DA-OPEX. Le ministre nous a concédé une augmentation de 4,3 % en volume sur l'entretien programmé des matériels (EPM). Avec ces 4,3 %, il restait un milliard d'euros sur la LPM. Nous nous sommes engagés à dégager ce milliard et à le réinvestir dans l'activité, et ce selon trois axes.

Le premier, le plan « CAP 16 » de la Structure intégrée de maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense (SIMMAD), vise à revoir la manière dont nous passons les contrats, en prévoyant une association plus forte avec les industriels et des méthodes différentes selon les types de flotte. Ce plan porte aujourd'hui ses fruits : nous avons déjà dégagé plus de 300 millions d'euros et fléché plusieurs centaines de millions d'euros.

Le complément sera dégagé par le projet « *supply chain* » de l'état-major des armées : c'est le deuxième axe.

Le troisième axe, c'est le projet « Cognac 2016 » en vue de passer à un nouveau type d'avion d'entraînement qui permette l'entraînement différencié de nos équipages. Cela nous fera gagner 110 millions d'euros par an de MCO. Ce projet a glissé en 2017 et il ne faut pas qu'il glisse davantage. C'est un projet simple – un achat d'avions sur étagère – pour un tout petit investissement sur le programme 146 et un gros retour sur le programme 178.

Comme ce projet sur le MCO marche bien, l'état-major des armées nous a demandé d'y intégrer le carburant sous enveloppe même si ce n'était pas prévu au départ. Cela vous montre les efforts que nous continuons à déployer dans ce domaine.

Les 500 millions supplémentaires accordés dans l'actualisation de la LPM pour l'entretien programmé des matériels (EPM) doivent nous permettre de compenser la suractivité liée aux opérations.

Tout cela – LPM volontairement tendue, surconsommation en opérations extérieures, SOUTEX, ainsi que les objectifs d'économies – nécessite que le DA-OPEX soit intégralement financé. Si ce n'est pas le cas, nous serons obligés de reprendre sous enveloppe et nous tuerons les efforts que nous avons consentis. Notre personnel le comprendrait difficilement.

Les non-déflations d'effectifs accordées par le Président de la République portent sur la totalité des missions opérationnelles : renseignement, cyberdéfense, SOUTEX... Il ne s'agit pas seulement de soldats pour Sentinelle.

Dans l'armée de l'air, nous sommes allés trop loin dans la réduction du nombre de commandos – trop loin pour pouvoir prêter main-forte à Sentinelle mais surtout pour assurer de manière optimale la protection de nos propres installations. À la différence d'un régiment, une base aérienne comporte des installations prioritaires de défense extrêmement sensibles, que nous devons protéger efficacement.

Dans le domaine du SOUTEX, l'accompagnement des Égyptiens et celui que nous préparons pour les Qataris demandent du personnel, et ce sont autant de personnes qui ne pourront être engagées en opération.

De même, nous n'avons pas eu le droit de fermer la base de Luxeuil, une fermeture qui devait dégager près de 450 effectifs. Il n'est pas possible que ceux-ci soient maintenus dans le compte des déflations. La fermeture de la plateforme aéronautique de Tours, dans le cadre du projet Cognac, est également décalée.

Les officiers qui passent les contrats de MCO, à la SIMMAD, ont déjà dû se remettre en question. Ces tâches exigent des personnels qualifiés et expérimentés, et ne peuvent être effectuées par des sous-officiers.

Nous sommes parvenus à une copie de 1 400 effectifs en non-déflation. Cela ne nous est pas assuré. Depuis six ans, c'est-à-dire depuis la précédente LPM et l'année dernière où nous avons réduit plus de 2 000 effectifs en un an, l'armée de l'air a perdu 18 000 effectifs. Nous avons fermé douze bases sous la précédente programmation, et nous allons encore en fermer quatre et en restructurer cinq sur cette LPM.

Ces réformes portent essentiellement sur des sous-officiers ou des militaires du rang. Sur un peu de plus de 5 000 officiers que compte l'armée de l'air, 1 500 sont officiers en raison du fait qu'ils sont personnels navigants. Le pourcentage d'officiers dans les effectifs ne peut être considéré de la même manière dans les trois armées. Le plan de l'armée de l'air supprime 400 postes d'officiers, alors que l'on nous demandait 900. Nous discutons pour alléger la supprime en officiers, afin de préserver nos capacités opérationnelles.

En revanche, nous nous engageons à dépyramider et, pour cela, nous continuons de réfléchir à des mesures d'accompagnement pour faire partir certains des plus gradés, dans une logique non plus de reconversion mais de progression, dans le privé pour certains.

Enfin, je voudrais parler de cohésion sociale. J'étais samedi à l'École de l'air, où nous avons lancé, il y a quelques années, une initiative visant à détecter des jeunes en classe de seconde pour les accompagner jusqu'en terminale. Ces enfants sont issus de quartiers difficiles, les quartiers nord de Marseille par exemple, et encadrés par nos jeunes élèves officiers. Ils sont choisis avec leur lycée et leurs parents en fonction de leur potentiel que leur milieu socio-culturel ne permet pas de réaliser pleinement. Une grande partie est en échec scolaire mais ils sont considérés comme « rattrapables » par leur lycée.

Samedi était organisée la journée « portes ouvertes » de cette initiative, avec ces jeunes, qui passent le brevet d'initiation aéronautique dans le Sud-Est. Ce brevet officiel a cinq unités de valeur. Ils étaient 2 000 présents, avec leurs parents, leurs proviseurs et professeurs, sur la base aérienne de Salon-de-Provence. L'un d'eux, monté sur l'estrade, tint ces propos : « J'étais en échec scolaire et je suis entré dans le programme de tutorat avec l'École de l'air. Les sous-lieutenants ici présents m'ont aidé, m'ont fait faire un vol et m'ont accompagné pour passer le brevet d'initiation aéronautique. J'ai travaillé et je l'ai obtenu avec mention Très Bien. Aujourd'hui je suis en terminale S et je rêve d'entrer en Prépa. » Il représentait bien les autres adolescents présents.

Ce programme connaît une telle réussite que quarante professeurs nous ont demandé, l'été dernier, de faire passer eux-mêmes les brevets d'initiation aéronautique dans leurs lycées. Nous les avons formés – car nous avons créé à Salon-de-Provence une ingénierie de formation – et nous venons d'en former quarante autres à Pâques. Cela se fait en partenariat avec l'Éducation nationale, et cela fonctionne.

Le 17 juin, au Bourget, nous allons signer avec la directrice générale de l'enseignement scolaire une convention cadre qui demandera aux commandants de base aérienne et aux recteurs de développer le projet à grande échelle à partir de septembre. Nous venons de créer la fondation de l'armée de l'air avec de grandes entreprises aéronautiques afin

notamment de dégager des fonds pour payer des heures de vol aux jeunes et leur apporter cette étincelle de rêve.

Nous nous concentrons sur un second projet. Le lycée technique Aristide Briand, en Seine-Saint-Denis, était il y a quatre ans au bord de l'implosion. Nous avons créé une classe aéronautique avec deux sous-officiers de l'armée de l'air, qui ont fait travailler les lycéens au Musée de l'air et de l'espace au Bourget. Ce lycée fait aussi passer le brevet d'initiation aéronautique. Quatre ans après, la proviseure du lycée dit que l'armée de l'air a sauvé son établissement. Ces jeunes commencent à être connus dans la France entière. Luc Besson, qui a besoin de transporter un avion pour un prochain film, s'est rendu au lycée : ce sont ces lycéens qui démonteront et remonteront l'avion.

L'actualisation de la LPM est une bonne chose, car il y avait des problèmes, mais les livraisons prévues dans la loi doivent être intégralement respectées. Les principaux points d'actualisation, pour l'armée de l'air, portent non pas tant sur le financement des non-déflations d'effectifs que sur les compléments de capacités, dont l'intégration des trois MRTT, à l'horizon 2018-2019. Cette échéance étant après les élections, il faut flécher les équipements qui doivent être livrés et les financer. Cela n'a pas été fait, cela le sera en juin ; c'est donc après le vote de l'actualisation par le Parlement, mais il est absolument nécessaire, à mes yeux, que vous disposiez au mois de juin d'éléments précis sur les finances, les équipements et les non-déflations année par année jusqu'en 2019.

M. Christophe Guilloteau. Je vous remercie de l'information que vous avez apportée sur les tirs au Mali et en Irak ce week-end. Les informations sont plutôt rares et nos pilotes doivent être assez tristes que leur travail ne soit pas relayé.

Lors du débat budgétaire, je vous avais interrogé sur le projet « Cognac 2016 ». Vous n'êtes pas certain que cela se fera en 2016, ce qui confirme l'inquiétude que j'avais exprimée à l'époque.

Nous avons entendu tout et son contraire sur le contrat égyptien. Vos relations sont-elles bonnes avec la DGA sur ce dossier ? Pouvez-vous nous en préciser les éléments ?

M. Daniel Boisserie. Vous avez si bien montré l'envie que vous donniez à ces jeunes en échec scolaire que je me pose la question : l'encadrement militaire ne serait-il pas une thérapie possible contre cet échec ?

Je vous poserai les mêmes questions que j'ai posées au délégué général à l'armement, qui vous a précédé, concernant l'A400M, ses faiblesses – problèmes de parachutage des troupes et d'autoprotection –, et les avantages du C-130. Il semblerait que vos positions à l'un et à l'autre soient diamétralement opposées.

Enfin, quels sont les chiffres de l'activité d'évacuation des blessés ?

M. Alain Chrétien. Si je vous ai bien compris, alors que vous aviez prévu la fermeture de la base aérienne de Luxeuil-les-Bains, celle-ci a été stoppée avant la présente actualisation. Or cette base a perdu un escadron ainsi que la protection du site. Une base aérienne non protégée, avec un seul escadron, est-elle viable longtemps ? Cette base est idéalement située : personne ne se plaint du bruit des avions.

M. Yves Fromion. Au moment de la LPM, vous aviez évoqué les projets de formation différenciée de vos pilotes. Quel est le niveau d'entraînement des pilotes aujourd'hui ? La surutilisation des capacités, dépassant les contrats opérationnels, permet-elle une répartition homogène de l'entraînement ? L'entraînement est certainement très important pour le moral de vos troupes.

De nouveaux pods doivent être commandés pour remplacer le système Damoclès. Avez-vous une idée de la date de leur livraison ? Cela sera-t-il suffisamment tôt pour que vous ne soyez pas dépendants des Américains, ou d'autres, pour le ciblage ?

La modernisation envisagée des AWACS permettra-t-elle de prolonger durablement leur emploi ?

Général Denis Mercier. On ne peut pas communiquer au jour le jour sur les tirs, monsieur Guilloteau, mais j'ai tout de même à cœur de montrer ce que font nos aviateurs sur ces théâtres d'opération. En Afrique, beaucoup d'opérations sont liées aux opérations spéciales : c'est pourquoi elles sont peu relayées. Il en est de même au Levant où de nombreux aviateurs sont engagés dans la campagne aérienne. Le travail des drones, notamment, est remarquable. Même si le ministre rend visite à ces aviateurs, ils sont peu médiatisés et cela n'est pas bien vécu.

J'ai une inquiétude, en effet, sur le calendrier de Cognac 2016. Moyennant un investissement faible sur le programme 146, nous pouvons, avec ce projet, gagner beaucoup sur le programme 178. Il a plutôt glissé sur la fin 2017 et je m'accroche pour que cela ne glisse pas davantage. Peut-on se permettre de perdre 110 millions d'euros de MCO par an ?

Si je considère la totalité des contrats opérationnels, j'ai besoin de 290 pilotes de chasse opérationnels. Je ne les aurai jamais sauf à augmenter considérablement les moyens financiers pour les entraîner. La France ayant la capacité de réagir très vite à des contextes extrêmement changeants, qui peuvent être de haute intensité, nous pouvons entraîner 240 pilotes au niveau requis ; ce sont donc cinquante pilotes qui seront entraînés de manière différenciée. Ils feront quarante heures de Rafale au lieu de 180 et pourront être engagés en opération, pour des missions toutes aussi opérationnelles mais de moindre intensité, en fonction de la phase de la campagne aérienne. Le programme FOMEDEC nous permettra d'assurer ce basculement. C'est un programme que nous pourrions engager facilement et rapidement et qui nous ferait gagner de l'argent, de même qu'il nous permettrait d'améliorer l'entraînement car l'avion peut être configuré comme un Rafale. En outre, le regroupement des activités sur Cognac nous conduira à fermer la plateforme aéronautique de Tours – la plateforme mais non la base –, ce qui nous fait gagner des effectifs. C'est un projet vertueux.

Nous avons eu, dans le contrat égyptien, une excellente surprise : les pilotes et mécaniciens égyptiens sont des gens remarquables et leur formation se passe très bien. Nous nous sommes mis d'accord avec la DGA pour une restitution des six avions prélevés sur nos livraisons avant 2018, ce qui nous permettra de faire monter en puissance le deuxième escadron nucléaire Rafale.

Ma crainte, c'est que d'autres contrats, exigent des avions en avance de phase, ce qui impliquerait de prélever encore des avions sur ceux destinés à l'armée de l'air, alors que ce n'est plus possible. Les Qataris nous demandent un transfert opérationnel de plusieurs années, et nous sommes en mesure de l'assurer, mais cela va entraîner énormément de tensions sur

notre personnel pendant au moins deux ans. Les clients suivants devront s'adapter à nos capacités d'absorption, tant pour le MCO que pour la formation et les livraisons.

L'encadrement militaire, monsieur Boisserie, oui, ça marche ! Ces jeunes viennent deux mercredis par mois chez nous. Nos jeunes sont bénévoles et ils s'y retrouvent parce que nous en avons fait un projet d'apprentissage au leadership par l'engagement.

Notre but n'est pas d'être propriétaire de cette démarche mais au contraire de l'élargir. À Toulouse, où la base aérienne a fermé il y a quelques années, nous avons contacté des jeunes de Sup Aéro et d'autres écoles aéronautiques, qui sont d'accord. Nous les accompagnerons pour qu'ils fassent la même chose.

Les difficultés de l'A400M sont connues. La principale est le retard pris par Airbus pour la livraison des capacités opérationnelles. Les premières vraies capacités opérationnelles, notamment l'autoprotection, essentielle à mes yeux, et les capacités de parachutage, arriveront en fin d'année, puis en 2016. Nous commencerons à cette date à avoir l'avion que nous attendions. Le seul point qui ne sera pas résolu concerne la capacité à ravitailler en vol des hélicoptères. C'est l'une des raisons pour laquelle nous souhaitons quatre nouveaux C-130.

Nous ne pourrions plus nous passer de l'A400M : nous ne l'utilisons pour l'instant qu'en logistique mais, rien que dans ce cadre, ses capacités sont formidables. Je suis donc très confiant sur cet avion et plutôt critique à l'égard des pays qui ont décidé d'arrêter le programme. Un avion vole toujours en vertu d'un certificat de navigabilité. Ce certificat est différent selon que l'avion est en essai-réception ou utilisé en ligne. Le certificat de l'avion qui s'est écrasé à Séville était un certificat de vol en essai-réception et non de vol en ligne.

Le C-130 ne fait pas mieux que l'A400M : c'est seulement que ce dernier a pris du temps – mais Airbus, je le vois, s'est mis en ordre de marche. Je dispose aujourd'hui de quatorze C-130, mais avec une faible disponibilité. Plusieurs sont dans un circuit de maintenance en raison d'une mise aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), obligatoire, et, de même, la rénovation tactique prévue dans la LPM doit bientôt arriver. Ces deux effets se conjuguant à des problèmes rencontrés sur l'avion, notre plan d'action mettra deux ou trois ans pour porter ses fruits. L'avion étant très utilisé par les opérations spéciales, les jeunes équipages volent trop peu. D'où les quatre C130.

Je n'ai pas de soucis sur les équipages d'avion de chasse tant que l'on ne nous prélève pas d'autres avions. En revanche, j'ai des soucis sur les équipages de C-135 et des avions de transport car nous ne générons pas assez d'heures de vol en raison de la vétusté des appareils. C'est pourquoi il est indispensable que nous disposions de quatre C-130 supplémentaires. Il nous faut deux ou trois ans pour rehausser les niveaux d'activité sur le transport aussi.

Nous effectuons environ entre cinquante et soixante évacuations sanitaires par an, soit plus d'une par semaine. Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 2015, 23 EVASAN ont été effectuées à bord des Falcon de l'armée de l'air. Nous avons une alerte à une heure, jour et nuit. Cela suppose un certain nombre d'équipages. Pour les entraîner, il faut les faire voler. Nos quatre Falcon, hormis les deux Falcon 7X réservés au Président de la République, ont pour première mission l'évacuation sanitaire mais, pour les faire voler et entraîner nos pilotes, nous les mettons au service du Gouvernement. C'est une mutualisation fructueuse.

La non-fermeture de la base de Luxeuil, monsieur Chrétien, a été décidée pour des raisons politiques. L'arrivée d'un troisième escadron Rafale, comme je l'ai indiqué, a été décalée de 2014 à au-delà de 2021. D'ici là, nous aurons deux escadrons Rafale à Saint-Dizier et deux autres à Mont-de-Marsan. Luxeuil pourrait offrir un cadre aux futurs escadrons de Rafale en remplacement des Mirage 2000.

Si un autre contrat export arrive, ma crainte est que l'on ne reprenne pas les livraisons de Rafale pour l'armée de l'air en 2021, comme c'est aujourd'hui prévu, mais au-delà, en 2023 ou 2024. Nous sommes déjà en train de prolonger les Mirage 2000-5 jusqu'en 2021 et nous sommes mêmes pas sûrs d'y parvenir ! L'éventuelle affectation des escadrons à Luxeuil est donc fortement suspendue au respect de la LPM et du LBSDN et d'une tranche 5 de livraison Rafale après 2020.

Nous avons retiré la protection sol-air de cette base car nous plaçons ces escadrons de protection sur les trois bases à vocation nucléaire, Istres, Avord et Saint-Dizier.

Le problème de la formation, monsieur Fromion, porte sur les équipages des C-135 et C-130. C'est pourquoi je vois d'un très bon œil la réintégration de trois MRTT dans la LPM, et, de même, quatre C-130 de plus allégeraient nos tensions sur ces fonctions. La répartition n'est pas homogène entre les jeunes et les autres.

L'actualisation de la LPM prévoit l'acquisition de vingt-cinq pods de désignation laser nouvelle génération supplémentaires après 2020, en plus des vingt initialement prévus d'ici 2020, et c'est nécessaire. Le ministre a visité la base de Nancy il y a quelques mois et il a bien compris la problématique des pods. La fin du développement est prévue pour 2019. Je dispose de moins d'un pod par escadron aujourd'hui pour entraîner les jeunes, car tous sont engagés en opération.

Les AWACS viennent d'être modernisés. Le premier à l'avoir été est actuellement engagé dans l'opération Chammal. Cette modernisation est remarquable. Même si la cellule est relativement ancienne, nous pourrions, moyennant une petite rénovation OACI, la maintenir encore longtemps. Ces appareils sont extrêmement engagés, sur tous les fronts. L'OTAN vient d'attaquer un grand chantier pour étudier le renouvellement des AWACS.

M. Nicolas Dhuicq. Si vous avez répondu aux inquiétudes quant aux Rafale, j'ai une interrogation concernant les baisses des dépenses de recherche : environ 400 millions d'euros en moins. Savez-vous si des dossiers pourraient être mis en danger par ces restrictions budgétaires ? La recherche sur l'hypervélocité, par exemple, est-elle compromise ?

M. Olivier Audibert Troin. Avez-vous connaissance des termes des contrats égyptiens et qataris quant aux dates de livraison des quarante-huit Rafale ? Pensez-vous que les 26 Rafale prévus d'ici à 2019 vous seront livrés ?

M. Jean-Jacques Candelier. La dissuasion nucléaire représente 3,6 milliards d'euros par an. Combien coûte la composante aérienne ?

À ce jour, nous n'avons pas encore livré de Rafale. L'Égypte et le Qatar en recevront bientôt. Dans quelles mesures ces exportations soulageront-elles nos finances ?

Quels sont les moyens alloués à la modernisation des flottes d'avions polyvalents ?

M. Charles de La Verpillière. Vous avez indiqué qu'il n'y avait pas d'avion sous cocon dans l'armée de l'air, mais aussi qu'il y en avait eu pour constituer le prochain escadron nucléaire, et j'ai cru que c'étaient ces avions qui devaient être livrés à l'Égypte. J'ai bien noté qu'il ne fallait pas aller plus loin et que, pour de prochains contrats, Dassault devrait produire des avions en plus.

Vous êtes passé assez rapidement sur l'incidence de votre accompagnement de l'armée de l'air égyptienne, s'agissant du nombre de personnels requis et de son impact sur les effectifs disponibles pour nos propres opérations.

Mme la présidente Patricia Adam. Qui honore, par ailleurs, les dépenses liées au SOUTEX ?

M. Christophe Léonard. À vous entendre, on aurait presque le sentiment que les exportations de Rafale seraient un problème pour la France. J'ai bien compris que l'armée de l'air ne pouvait plus servir de variable d'ajustement, mais, dans la mesure où notre industrie, notre ministre et nous tous autour de la table aspirons à vendre plus de Rafale, si l'on y parvient, comment fait-on ? Vous avez certainement des discussions avec Dassault à ce sujet. Comment les capacités françaises pourraient-elles ne pas être amoindries par de nouvelles exportations ?

Mme la présidente Patricia Adam. Une question n'a pas été posée par mes collègues et cela m'étonne. Les commandes passées peuvent-elles avoir un retour favorable sur l'investissement réalisé par la France, ou le MCO ?

Général Denis Mercier. Je n'ai pas, monsieur Dhuicq, de visibilité sur les conséquences de la baisse des crédits de recherche. L'hypervélocité, que vous avez citée, me semble en effet essentielle, pour les missiles, voire les vecteurs, avec d'importantes applications civiles possibles. Ce sujet ne me paraît pas compromis.

Les futurs drones de combat sont un autre domaine important. Nous avons réalisé un premier démonstrateur, dont les résultats sont bons. Nous en réaliserons un second avec les Britanniques. C'est important mais, comme je l'ai dit, un démonstrateur n'est pas un prototype, et cela ne correspond pas à un matériel opérationnel.

Les démonstrateurs nous aident à développer de futurs concepts. L'un de ces concepts, c'est que le bon critère, par rapport aux menaces sol-air ou air-air extrêmement performantes qui se dessinent, c'est la survivabilité. Il n'y a plus de capacité militaire capable de répondre à elle seule à une menace. La réponse se fera donc en réseau. Nous n'avons pas besoin, par exemple, d'un Rafale furtif dès lors que nous serons capables de faire voler des patrouilles avec un drone furtif. C'est cette capacité à amalgamer différentes capacités dans une architecture de commandement qui dessinera l'avenir : cela implique de passer d'une logique de plateforme à une logique de système. C'est pourquoi nous sommes en train de transformer le centre de Mont-de-Marsan en centre d'expertise aérienne militaire. Je reste très vigilant sur la préparation de l'avenir.

Les dates de livraison de Rafale à l'Égypte et au Qatar sont connues car les contrats sont là.

D'ici à 2019, mon objectif est que tous les Rafale prévus pour la LPM soient livrés, y compris les six prélevés sur les chaînes d'assemblage au profit de l'Égypte, lesquels nous seront normalement restitués avant 2018. C'est important car le deuxième escadron nucléaire Rafale doit remplacer les Mirage 2000N dont la fin de vie se termine en 2018. Le Président de la République nous a demandé d'être opérationnels en 2018 : les équipages sont déjà en formation et quelques Rafale déjà arrivés. Ce sont ceux que l'on avait mis sous cocon en raison du décalage de l'arrivée de cet escadron et qui sont indispensables à la montée en puissance de cet escadron.

Le coût de la composante aéroportée dans la dissuasion, monsieur Candelier, est de 7 % du coût total de la dissuasion (MCO compris), tous programmes confondus (144 / 146 / 178 / 212). Le MCO de cette composante couvre également l'entraînement conventionnel car l'escadron nucléaire Rafale est aujourd'hui déployé au Mali et en Irak. Il remplit également l'alerte de défense aérienne au titre de la posture permanente de sûreté. Nous avons diminué le format de l'aviation de combat dans la LPM en intégrant le fait que le Rafale est polyvalent et peut participer aux missions conventionnelles. Je reste persuadé que, pour que la dissuasion nucléaire soit crédible, les deux composantes sont nécessaires, en toute complémentarité.

Les contrats avec l'Égypte et le Qatar ne soulageront pas nos finances. Cependant, la LPM a été construite sur une hypothèse de 4,5 années blanches pendant lesquelles les livraisons de Rafale à notre profit étaient stoppées, ce qui supposait, dans la mesure où il faut bien que le constructeur produise des avions, qu'ils soient acquis par d'autres pays. L'export était donc indispensable, mais cela n'a pas de conséquence directe sur nos finances.

La modernisation de la flotte polyvalente, c'est le Rafale pour l'aviation de chasse, le MRTT pour le futur tanker, et l'A400M qui fera du transport stratégique et tactique. Deux autres projets me tiennent à cœur, outre Cognac 2016 : la rénovation du C-130 et le Mirage 2000D. Pour le Mirage 2000D, il n'y a plus vraiment de polyvalence : la modernisation est un traitement d'obsolescences, en plus de l'ajout d'un canon et de missiles MICA. De même, la mise au même standard de tous les avions est absolument essentielle. Moins de 30 % de mes Mirage 2000D sont aujourd'hui capables de faire toutes les missions opérationnelles, car les autres n'ont pas tous les câblages nécessaires pour emporter tous les équipements nécessaires aux missions opérationnelles. Quand ces avions, engagés en Afrique et en Irak, rentrent en France, nous les utilisons pour redonner du potentiel aux autres. C'est une sur-maintenance difficile à imaginer.

Les 26 Rafale que vous évoquez, monsieur Audibert Troin, sont pour l'armée de l'air et la marine (19 Rafale Air et sept Rafale Marine de 2014 à 2019). La précédente LPM avait prévu des livraisons de Rafale pour faire monter nos escadrons en puissance, avec une tranche 4 prévoyant une soixantaine d'avions, et la perspective d'une tranche 5, d'ailleurs, pour faire ensuite un peu de parc. Dans la présente LPM, nous avons prévu 4,5 années blanches, ce qui signifie qu'il fallait absolument, sur cette tranche 4, vendre des avions. Nous avons ainsi ralenti, puis stoppé pendant quatre ans et demi, les livraisons à la France, d'où le décalage de l'arrivée de l'escadron nucléaire. Comme nous avons déjà reçu quelques avions pour cet escadron, nous avons décidé de ne pas tous les mettre en ligne, pour des questions de finances. Nous sommes en train de les utiliser aujourd'hui parce que cet escadron va remplacer les Mirage 2000N.

Les six Rafale destinés à l'Égypte ont été prélevés sur les chaînes du constructeur : c'étaient des avions qui devaient nous être livrés en 2015. Le constructeur peut nous restituer ce nombre, en accélérant un peu la chaîne, avant 2018.

Si un autre client arrive, il faudra produire plus d'avions. C'est possible mais la construction prend du temps : un Rafale ne dépend pas que de Dassault, il y a d'autres grands constructeurs, ainsi que 400 ou 500 PME, qui doivent produire les pièces. Aussi, si un autre pays demande des avions dans vingt-quatre mois, ce ne sera pas possible, sauf à les prendre sur nos avions.

Pour l'accompagnement du SOUTEX, nous avons demandé environ deux cents personnes à temps plein : beaucoup de mécaniciens, un peu de personnel navigant, quelques experts de la guerre électronique et du renseignement.

Nous avons deux types de contrats pour l'accompagnement. Avec l'Égypte, le contrat a été intégré dans le contrat Dassault, avec une formation de base relativement courte. Dans ce cadre, l'armée intervient en facturant en quelque sorte ses prestations à Dassault Aviation.

Pour le Qatar, il s'agit d'un accompagnement complet et à plus long terme. L'arrangement technique a été sorti du contrat industriel et passé par l'armée de l'air. Les Qataris nous paieront directement les prestations de formation. En vertu d'un décret de 2009, nous allons facturer directement la formation. L'imputation se fait sur le budget opérationnel de programme (BOP) 178 de l'armée de l'air. C'est la première fois que nous allons passer un contrat de ce type.

L'export est un effort permanent. La formation du personnel égyptien nous a conduits à décaler des formations en France. C'est bon pour le pays et nous déployons cet effort naturellement, mais il ne faut pas faire n'importe quoi. Il convient que l'armée de l'air soit dès le départ partie prenante de toutes les discussions, notamment sur la question du calendrier. Il faut que « l'équipe France » – la DGA, l'armée de l'air, l'industriel – affiche clairement le calendrier et ne cède pas aux éventuelles pressions de pays qui ne voudraient pas attendre. Moyennant cela, tout se passera très bien.

Mme la présidente Patricia Adam. Merci.

J'ai reçu la candidature d'Yves Fromion à la fonction de rapporteur sur la proposition de loi visant à expérimenter un service civique de défense. Y a-t-il des oppositions ? Il n'y en a pas. Yves Fromion est désigné rapporteur.

La séance est levée à vingt heures.

*

* *

Membres présents ou excusés

Présents. - Mme Patricia Adam, M. Olivier Audibert Troin, M. Daniel Boisserie, M. Jean-Jacques Bridey, M. Jean-Jacques Candelier, M. Guy Chambefort, M. Alain Chrétien,

M. Nicolas Dhuicq, Mme Geneviève Fioraso, M. Yves Fromion, M. Christophe Guilloteau, M. Francis Hillmeyer, M. Jacques Lamblin, M. Charles de La Verpillière, M. Christophe Léonard, M. Philippe Meunier, Mme Marie Récalde, M. Gwendal Rouillard, M. Philippe Vitel, M. Michel Voisin

Excusés. - Mme Danielle Auroi, M. Claude Bartolone, M. Philippe Briand, M. Jean-David Ciot, M. Yves Foulon, M. Éric Jalton, M. Jean-Yves Le Déaut, M. Frédéric Lefebvre, M. Bruno Le Roux, M. Maurice Leroy, M. Damien Meslot, M. Alain Rousset, M. François de Rugy, M. Stéphane Saint-André

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