



N° 1972

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 14 octobre 2009.

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMÉES,
SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2010** (n° 1946)

TOME VI

DÉFENSE

PRÉPARATION ET EMPLOIS DES FORCES
AIR

PAR M. JEAN-CLAUDE VIOLLET,

Député.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. — LES MOYENS POUR LA PRÉPARATION ET L'EMPLOI DES FORCES	7
A. UN PROJET DE BUDGET POUR 2010 QUI POURSUIT LE PROCESSUS DE RÉFORME.....	7
1. Présentation globale des crédits.....	7
2. Évolution des effectifs.....	10
3. La réorganisation des structures de l'armée de l'air.....	11
a) <i>Le plan Air 2010 et la réforme du ministère de la défense</i>	11
b) <i>La réorganisation des implantations de l'armée de l'air</i>	12
c) <i>L'accompagnement des ressources humaines</i>	16
B. LE FONCTIONNEMENT COURANT ET L'ACTIVITÉ DES FORCES.....	18
1. Les crédits de fonctionnement et le carburant.....	18
2. Des heures d'entraînement rationnées et parfois insuffisantes.....	19
C. L'ENTRETIEN DES ÉQUIPEMENTS.....	21
1. Les crédits d'entretien programmé des matériels.....	21
2. Les deux principaux acteurs du MCO aéronautique du ministère de la défense : la SIMMAD et le SIAé.....	23
a) <i>La SIMMAD</i>	24
b) <i>Le SIAé</i>	25
3. Des taux de disponibilité stables.....	27
II. — EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENTS, IL SERA DIFFICILE DE TENIR LE CONTRAT OPÉRATIONNEL	31
A. LE CONTRAT OPÉRATIONNEL TEL QUE DÉFINI PAR LE LIVRE BLANC.....	31
B. L'AVIATION DE COMBAT.....	32
1. Le programme Rafale.....	32
2. La rénovation des Mirage.....	34
a) <i>La mise au standard MK 3 du Mirage 2000N</i>	34
b) <i>La rénovation à mi-vie (RMV) du Mirage 2000 D</i>	35
c) <i>Les autres évolutions de la flotte Mirage 2000</i>	35
d) <i>Le coût des rénovations</i>	35
3. Les systèmes d'armes.....	36
C. L'AÉROMOBILITÉ.....	38
1. L'A400M : des évolutions positives.....	38
2. Les mesures complémentaires prises pour combler le déficit de capacités tactiques.....	39

3. Sur les ravitailleurs : sortir des bricolages.....	40
a) <i>État de la flotte</i>	40
b) <i>Le projet d'acquisition des MRTT</i>	41
D. LES DRONES DE MOYENNE ALTITUDE LONGUE ENDURANCE (MALE)	43
1. Une capacité qui fait ses preuves, mais qui reste fragile	43
2. Les premiers enseignements	44
3. Une programmation en contradiction avec le Livre blanc et l'urgence des besoins	45
4. Le calendrier d'action et les pistes à explorer.....	45
E. LE DRONE DE COMBAT : LE PROGRAMME NEURON.....	47
F. LES MOYENS ALLOUÉS À LA FLOTTE GOUVERNEMENTALE	48
CONCLUSION	55
TRAVAUX DE LA COMMISSION	57
I. — AUDITION DU GÉNÉRAL JEAN-PAUL PALOMÉROS, CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE DE L'AIR	57
II. — EXAMEN DES CRÉDITS	70
ANNEXE : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR	73

INTRODUCTION

La loi de programmation militaire adoptée le 16 juillet 2009, onzième du nom, s'efforce de traduire, pour la période 2009-2014, les orientations préconisées par le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale, en prenant en compte les exigences de la révision générale des politiques publiques (RGPP).

L'armée de l'air est, une fois de plus, au cœur de la réforme avec la réduction de son format, des fermetures de bases ou la mutualisation du soutien, à travers la création des « bases de défense ».

Alors que l'aboutissement du plan Air 2010 pouvait laisser espérer une phase de relative stabilité, ce nouveau mouvement doit être engagé de telle façon qu'il ne constitue pas un temps d'incertitude supplémentaire, préjudiciable à la cohésion du dispositif.

C'est tout l'enjeu de ce projet de budget pour l'année 2010, qui intervient dans une période marquée, après le plus fort de la crise financière, par la montée d'une crise économique et sociale, et la perspective d'une crise budgétaire, alors même que nos forces restent sollicitées au plus haut niveau. Cela appelle des réponses concrètes tant au niveau des équipements que des moyens de fonctionnement et, au-delà, de la condition militaire.

Le rapporteur avait demandé que les réponses à son questionnaire budgétaire lui soient adressées au plus tard le 10 octobre 2008, date limite résultant de l'article 49 de la loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances.

À cette date, 43 réponses étaient parvenues, soit un taux de 100 %. Le rapporteur, conscient de la forte mobilisation des personnels de l'armée de l'air et des services du ministère de la défense, tient à saluer la qualité de leur travail et leur diligence pour répondre à son questionnaire.

I. — LES MOYENS POUR LA PRÉPARATION ET L'EMPLOI DES FORCES

L'action 4 du programme 178 «préparation des forces aériennes» regroupe les crédits permettant le maintien et le renforcement des capacités de l'armée de l'air.

Le contenu de cette action est large, et connaît actuellement de nombreuses transformations, traduisant en particulier le mouvement de réforme du ministère. En effet, l'année 2009 a vu le lancement de restructurations importantes et c'est sur cette lancée que s'inscrit l'exercice 2010.

A. UN PROJET DE BUDGET POUR 2010 QUI POURSUIT LE PROCESSUS DE RÉFORME

1. Présentation globale des crédits

Dans le projet de loi de finances pour 2010, ce sont près de 4,9 milliards d'euros d'autorisations d'engagement (AE) et plus de 4,8 milliards d'euros de crédits de paiement (CP) qui sont consacrés à cette action. Des crédits qui se répartissent entre les différents titres comme l'indique le tableau ci-après :

ÉVOLUTION DES CRÉDITS ALLOUÉS À LA PRÉPARATION
ET À L'EMPLOI DES FORCES AÉRIENNES ENTRE 2009 ET 2010

En M€ courants	AE LFI 2009	CP LFI 2009	AE PLF 2010	CP PLF 2010
Titre 2⁽¹⁾	3 133,6	3 133,6	2 989,8	2 989,8
Titre 3	2 247,2 ⁽²⁾	1 875,4	1 789,7	1 742,2
Titre 5	82,6	76,2	87,1 ⁽³⁾	81,1
Total	5 463,4	5 085,1	4 866,6	4 813,2

(1) Civils inclus, pensions incluses.

(2) Dont 363 millions d'euros pour les contrats pluriannuels de MCO aéronautique.

(3) Dont 116,5 millions d'euros pour des contrats pluriannuels.

Source : ministère de la défense.

Ces sommes, pour importantes qu'elles restent, apparaissent en net retrait par rapport à 2009, ce qui s'explique essentiellement par la réduction du format de l'armée de l'air.

Ainsi, en ce qui concerne les dépenses de personnel (titre 2), la diminution de près de 144 millions d'euros des crédits de paiement observée entre 2009 et 2010 provient du transfert de 1 750 équivalents temps plein travaillé (ETPT) décidé dans le cadre de la montée en puissance des bases de défense (BDD) ainsi que de la réduction des effectifs de l'armée de l'air sur l'action 4, prévue à ce stade à hauteur de 2 114,5 ETPT civils et militaires.

Symétriquement, on observe une réduction des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement, notable en ce qui concerne les autorisations d'engagement, avec une baisse de près de 372 millions d'euros. Cela traduit la prise en compte de la réduction du format de l'armée de l'air (baisse des effectifs, fermetures de sites) ainsi que le transfert de crédits vers la sous-action 82 « Soutien des forces par les bases de défense ».

Les crédits de fonctionnement (titre 3) tiennent compte des besoins en carburant opérationnel. Pour 2010, il s'agit de couvrir un objectif d'activité évalué à 233 970 heures de vol. Cette estimation se fonde sur une cible de 180 heures de vol par pilote de chasse, 320 heures par pilote de transport et 200 heures pour les pilotes d'hélicoptères. Sont également intégrées dans le titre 3 les ressources allouées à l'entretien programmé des matériels (EPM), dont les grandes lignes sont déclinées plus loin.

Les dépenses d'investissement (titre 5) représentent, dans le projet de loi de finances pour 2010, 87 millions d'euros d'autorisations d'engagement (soit une hausse de plus de 5 % par rapport à 2009) et 81 millions d'euros de crédits de paiement. Ils permettront, à hauteur de 13 millions d'euros, de financer l'acquisition de matériels aéronautiques d'environnement, c'est-à-dire des équipements indispensables à l'activité aérienne (groupes électrogènes, tracteurs spécifiques, passerelles, etc.). De plus, 39 millions d'euros seront consacrés à l'acquisition de moyens connexes à cette activité, dont, notamment, des véhicules de transport de personnels, des véhicules tactiques ou encore divers éléments de maintien en condition opérationnelle (MCO), tels que les marchés de pneumatiques. Enfin, cette enveloppe inclut des postes divers, tels que l'informatique, les télécommunications ou la fourniture de matériels et d'équipements nécessaires au travail dans un contexte de menace de type NRBC⁽¹⁾.

Le tableau ci-après présente la ventilation des crédits de l'action 4 en 2009 et pour 2010.

Le SIAé relève d'un compte de commerce spécifique et n'a donc pas de crédits inscrits dans la sous-action qui lui est consacrée.

(1) Nucléaire, radiologique, bactériologique et chimique.

VENTILATION DES CRÉDITS DE PAIEMENT DE L'ACTION 4 « PRÉPARATION DES FORCES AÉRIENNES »

(en millions d'euros)

Numéro et intitulé des sous-actions		Titre 2 (personnel)		Titre 3 (fonctionnement)		Titre 5 (investissement)		Total		Évolution en %
		2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	
60	Commandement	42,5	42,8	32,5	25,3			74,9	68,1	- 9,0 %
61	Activités forces aériennes : combat, projection, protection et détection	898,1	884,8	205,7	139,2			1 103,8	1 078,0	- 2,3 %
62	Activité des forces aériennes stratégiques	112,1	103,7	47,4	21,8			159,5	125,5	- 21,3 %
66	Formation du personnel	270,1	261,5	21,5	41,7			291,6	303,3	+ 4,0 %
67	Gestion, recrutement, fidélisation et reconversion RH	313,8	278,6	56,9	55,7			370,7	334,3	- 9,8 %
68	Activité forces aériennes : défense et opérations aériennes	55,7	55,7	19,0	13,8			74,7	69,5	- 7,0 %
69	Activités d'assistance et de sécurité - gendarmerie de l'air	47,5	48,8	0,3	0,3			47,8	49,0	+ 2,5 %
70	Soutien matériel aéronautique (SIMMAD)	30,7	31,1	1 211,2	1 133,0	13,7	12,8	1 255,7	1 176,8	- 6,3 %
72	Administration générale et des finances	135,4	127,5	4,1	4,1			142,3	131,6	- 7,5 %
73	Forces aériennes de soutien	1 227,1	1 150,1	88,7	99,1	62,5	74,3	1 378,2	1 323,5	- 4,0 %
74	Soutien du réseau des bases			188,8	153,7			188,8	153,7	- 15,6 %
75	Service industriel aéronautique (SIAé)									
76	Activités de préparation et de mise en service des capacités opérationnelles (CEAM)	5,4	5,4					5,4	5,4	0,0 %
TOTAL		3 138,3	2 989,8	1 878,8	1 742,2	76,2	81,1	5 093,3	4 813,2	- 5,5 %

Source : PLF 2010.

2. Évolution des effectifs

Pour mémoire, **d'ici à 2015**, l'armée de l'air devra rejoindre le format défini par le Livre blanc, soit 50 000 hommes, dont 44 000 militaires, en appliquant les prescriptions de la RGPP. Cela se traduira par une **réduction de 15 900 personnels, dont environ 2 000 civils**, entre 2008 et 2015.

Le tableau ci-après présente, par catégories d'emplois civils et militaires, l'évolution des plafonds des emplois autorisés (PEA) entre 2008 et 2010 et indique les effectifs moyens réalisés prévisionnels (EMRP) pour 2009.

ÉVOLUTION DU PLAFOND D'EMPLOI DU BOP 178-31C
« ARMÉE DE L'AIR » ENTRE 2008 ET 2010

BOP 178-31C ⁽¹⁾	PEA 2008	PEA 2009	EMRP ⁽²⁾ 2009	PEA 2010
Officiers	6 684	6 504	6 444	6 323,5
Sous-officiers	31 379	28 466	27 949	26 636,5
Militaires du rang	16 246	15 318	14 981	14 030
Volontaires	853	774	681	723,5
Total militaires	55 162	51 062	50 055	47 713,5
Catégorie A	465	461	517	507
Catégorie B	1 029	1 008	947	951,5
Catégorie C	2 142	2 057	2 066	1 801
Ouvriers	4 754	4 582	4 442	4 225,5
Total civils	8 390	8 108	7 972	7 485
Total BOP	63 552	59 170	58 027	55 198,5

(1) Ou action 4 « préparation des forces aériennes » du programme 178, sur le périmètre titre 2 ainsi que, hors titre 2, le service industriel aéronautique (SIAé), le génie de l'air, la gendarmerie de l'air et la présidence de la République.

(2) Valeur au 31 mai 2009.

Source : ministère de la défense.

S'agissant du personnel militaire, malgré un point d'entrée légèrement plus faible que prévu, le maintien des objectifs de recrutement, le léger tassement des départs, à l'exception de la catégorie des sous-officiers, et une gestion raisonnée des flux devraient permettre d'atteindre globalement les objectifs assignés pour 2009.

Il convient toutefois, comme le fait l'armée de l'air, de porter une attention particulière aux populations relevant du « cœur de métier » (personnel navigant, mécaniciens, contrôleurs, ...) pour lesquels une carence dégraderait rapidement les capacités opérationnelles. De même qu'il faut veiller en permanence à préserver des effectifs suffisants dans certaines spécialités critiques, parfois très demandées par le secteur privé, tels que les interprètes images ou les techniciens de télécommunication.

Pour les officiers, les effectifs prévus en début de gestion devraient être réalisés, malgré la baisse des officiers sous contrats (OSC) du personnel navigant, inhérente à la réduction des flottes prévue par le Livre blanc.

Pour les sous-officiers, la forte mobilisation de la chaîne du recrutement et l'adaptation du calendrier d'entrée dans les écoles devraient permettre de compenser des départs toujours plus nombreux.

Pour les militaires du rang et les volontaires, l'implication des bases aériennes a permis de maintenir les objectifs de recrutement.

S'agissant des personnels civils, le déficit en ouvriers d'État s'explique par l'arrêt du recrutement de cette catégorie de personnels, qui doit être compensé, en nombre, par l'embauche de personnels contractuels.

Entre 2009 et 2010, le plafond d'emploi diminue logiquement, dans le cadre de la mise en œuvre de la réforme du ministère de la défense. Les économies à réaliser en 2010 sont fixées à 2 221,5 ETPT, ce qui accélère le mouvement amorcé en 2009 (1 613 ETPT supprimés par rapport à 2008). Il s'agit là des économies entrant dans le cadre de la réforme du ministère.

L'année 2010 verra également des transferts d'ETPT vers d'autres actions du programme 178 « Préparation et emploi des forces » dans le cadre du processus de mutualisation des moyens (bases de défense notamment), à savoir de 1 495 ETPT, et, plus marginalement (pour 142 ETPT), vers d'autres programmes, en particulier dans le cadre de la création de l'agence de reconversion de la défense, inscrite dans le programme 212 « Soutien de la politique de défense ». Pour mémoire, les transferts opérés en 2009 s'étaient élevés à 2 769 ETPT, déplacés essentiellement au profit de la direction interarmées des réseaux d'infrastructure et des systèmes d'information de la défense (DIRISI).

Enfin, des transferts externes sont opérés dans le cadre de l'externalisation de la restauration sur deux bases aériennes (95 ETPT) et de taxations interministérielles (18 ETPT), soit un total de 113 ETPT. On rappellera ici que les objectifs de déflation des effectifs ont été fixés selon le périmètre de 2008. Ce type d'externalisation n'a donc pas vocation à être comptabilisée au titre de l'effort de déflation voté en programmation.

Au total, sur la période 2008-2010, le BOP 178-31C voit son PEA diminuer de 8 353,5 ETPT.

3. La réorganisation des structures de l'armée de l'air

a) Le plan Air 2010 et la réforme du ministère de la défense

Le plan Air 2010, dont les premières réflexions datent de 2001 et dont l'achèvement est intervenu en 2008, avait pour but principal de rationaliser les structures de commandement selon une logique fonctionnelle.

En ce qui concerne la préparation des forces, le plan a conduit au regroupement sous un commandement unique, le commandement des forces aériennes (CFA), de l'aviation de combat, de l'aviation d'appui et de projection,

des forces de contrôle de l'espace ainsi que des forces de sécurité et d'intervention.

La mise en œuvre des opérations a été confiée au commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA), installé depuis l'été 2007 à Paris (Balard). Un commandement unique du soutien des forces aériennes a été créé et implanté à Bordeaux. Il a en outre été décidé d'instituer un service de l'administration générale et des finances (SAGF) et de déplacer la direction des ressources humaines de l'armée de l'air (DRH-AA) à Tours.

Les réformes introduites par le Livre blanc et la RGPP confirment l'esprit général du plan Air 2010, même si elles peuvent parfois apparaître comme contredisant certains des choix opérés, par exemple la fermeture de la base aérienne 128 de Metz-Frescaty en 2011, décidée deux années seulement après sa modernisation. Mais, surtout, elles réorganisent les nouvelles structures en les intégrant dans une perspective interarmées. Ainsi le SAGF rejoindra le service du commissariat des armées à compter du 1^{er} janvier 2010. Il est prévu que le commandement du soutien des forces aériennes voit son organisation et ses attributions évoluer, en fonction du développement de l'établissement des organismes interarmées de soutien ainsi que de l'évolution générale du MCO aéronautique. Par ailleurs, les services de l'armée de l'air doivent s'intégrer à d'autres structures interarmées, telles que le service interarmées des munitions.

b) La réorganisation des implantations de l'armée de l'air

L'armée de l'air dispose aujourd'hui de 32 bases aériennes en métropole, dont 24 sont dotées de plateformes aéronautiques, ainsi que de trois détachements air et de deux écoles. S'y ajoutent huit implantations hors métropole.

Le tableau ci-après dresse la liste des implantations de l'armée de l'air en métropole.

IMPLANTATIONS DE L'ARMÉE DE L'AIR EN MÉTROPOLE (2009)

Type	Numéro	Ville voisine	Département
Bases de stationnement chasse ou transport	102	Dijon	21
	103	Cambrai	59
	105	Évreux	27
	112	Reims	51
	113	Saint-Dizier	52
	115	Orange	84
	116	Luxeuil	70
	118	Mont-de-Marsan	40
	123	Orléans-Bricy	45
	125	Istres	13
	132	Colmar (en cours de fermeture)	68
	133	Nancy	54
	702	Bourges-Avord	18
Bases écoles, à vocation interarmées, état-major, centres d'opérations	101	Toulouse-Francazal (en cours de fermeture)	31
	106	Bordeaux-Mérignac	33
	107	Villacoublay	78
	110	Creil	60
	120	Cazaux	33
	126	Solenzara	2B
	128	Metz	57
	279	Châteaudun	28
	701	Salon-de-Provence	13
	705	Tours	37
709	Cognac	16	
Bases radar, entrepôts, ateliers, bases diverses	117	Paris	75
	217	Brétigny	91
	921	Taverny	95
	721	Rochefort	17
	901	Drachenbronn	67
	942	Lyon Mont-Verdun	69
	278	Ambérieu	01
943	Nice	06	
École d'enseignement technique de l'armée de l'air (EETAA)	722	Saintes	17
École des pupilles de l'air (EPA)	749	Grenoble	38
Détachements Air	90.204	Bordeaux-Beauséjour	33
	90.273	Romorantin	41
	90.277	Varenes-sur-Allier	03

Source : ministère de la défense.

Le tableau ci-après dresse la liste des implantations de l'armée de l'air hors métropole.

IMPLANTATIONS DE L'ARMÉE DE L'AIR HORS MÉTROPOLE (2009)

Type	Numéro	Ville voisine	DOM-COM ou Pays
Bases aériennes ou détachements air	104	Al Dhafra	Émirats arabes unis
	160	Dakar	Sénégal
	181	Saint-Denis	Réunion
	188	Djibouti	République de Djibouti
	190	Papeete	Polynésie française
	365	Fort-de-France et Pointe-à-Pitre	Martinique et Guadeloupe
	367	Cayenne	Guyane
Éléments air	376	Nouméa	Nouvelle-Calédonie

Source : ministère de la défense.

Le Livre blanc, prenant acte de l'évolution du contexte géostratégique, a préconisé un allègement des structures. Il s'agit d'une évolution qui avait déjà été évoquée voilà de nombreuses années par l'armée de l'air elle-même. Cela se traduit par la fermeture d'un certain nombre de bases.

Ainsi, en 2009, l'armée de l'air a vu la fermeture de la base aérienne 101 de Toulouse-Francazal.

Pour 2010, c'est la base 132 de Colmar Meyenheim qui doit fermer et d'autres suivront, conformément au calendrier figurant dans le tableau ci-après.

FERMETURES DE BASES AÉRIENNES

Commune	Base aérienne	Effectifs civils et militaires
2010		
Meyenheim (68)	BA. 132 Colmar Meyenheim	1 276
2011		
Bétheny (51)	BA. 112 Reims	1 545
Taverny (95)	BA. 921	986
Après 2011		
Roquebrune-Cap-Martin (06)	BA. 943 Nice-Mont-Agel	310
Augny (57)	BA. 128 Metz-Frescaty	2 502
Haynecourt (59)	BA. 103 Cambrai	1 364
Brétigny-sur-Orge (91)	BA. 217	1 955
Le Lamentin (Martinique)	BA. 365	650 ⁽¹⁾
Sainte-Clotilde (Réunion)	BA. 181	281
Faa'a (Polynésie)	BA. 190	920 ⁽¹⁾

(1) Avec effectifs terre.

Source : ministère de la défense.

La reconversion des sites qui sont ou seront abandonnés par l'armée de l'air constitue un vrai challenge tant pour la défense, en terme de valorisation d'actif, que pour les territoires, s'agissant de création de richesses et d'emplois.

Ces équipements peuvent parfois être réutilisés pour des besoins de défense, telle la base aérienne 101 de Toulouse-Francazal qui doit accueillir un régiment de l'armée de terre. Sur les huit bases dont la fermeture est programmée, trois devraient ainsi faire l'objet d'une reprise par des régiments ou des services du ministère de la défense.

Mais d'autres utilisations peuvent être imaginées, parfois très innovantes, telle cette proposition, pour le site de Colmar-Meyenheim, d'établissement d'une plateforme permanente d'intervention en cas de crises internationales, au profit des Nations unies, et dont pourrait également disposer l'Union européenne, pour la gestion de stocks d'urgence, susceptibles d'être acheminés sur les lieux de projection par la flotte qui y serait stationnée.

Conséquence de ces fermetures, des renforcements de bases sont également prévus, toutes les unités des bases fermées n'étant pas nécessairement dissoutes. Le calendrier des fermetures ainsi que les unités concernées sont évoqués dans le tableau suivant :

RENFORCEMENTS OPÉRATIONNELS DE L'ARMÉE DE L'AIR D'ICI 2014

Commune	Base aérienne	Effectifs civils et militaires
Châteaubernard (16)	BA. 709 Cognac-Châteaubernard	100
Longvic (21)	BA. 102 Dijon	400
Fauville (27)	BA. 105 Évreux	800
Tours (37)	BA. 705 Tours Saint-Symphorien	450
Mont-de-Marsan (40)	BA. 118	380
Gièvres (41)	DA. ⁽¹⁾ 273 Romorantin-Lanthenay	100
Bricy (45)	BA. 123 Orléans Bricy	440
Saint-Dizier (52)	BA. 113	260
Creil (60)	BA. 110	170
Poleymieuxau-Mont-d'Or (69)	BA. 942 Lyon Mont-Verdun	320
Vélizy-Villacoublay (78)	BA. 107	310
Orange (84)	BA. 115	375

⁽¹⁾ Détachement Air.

Source : ministère de la défense.

À côté de ces restructurations, l'armée de l'air transfère la responsabilité du soutien de ses bases aériennes vers les bases de défense, dont la carte commence à se préciser. La création des BDD vise à mettre en commun les fonctions de soutien dans le cadre d'une sorte de circonscription de défense interarmées. Cela conduira à la création de pôles, concernant les ressources humaines, les finances, les marchés, la maintenance, etc. Près de 40 000 personnels devraient, à terme, être rassemblés dans cette chaîne de soutien. Ce vaste mouvement est autant culturel que logistique, en ce qu'il comporte des implications lourdes, d'abord pour les personnels.

En visite à la BDD interarmées de Nancy, le 9 juillet 2009, le rapporteur peut témoigner des efforts déployés par l'ensemble des personnels de défense pour la réussite de l'expérimentation. Mais il se doit de faire également état des difficultés rencontrées pour la définition des périmètres et la répartition des contributions financières entre terre et air, pour l'harmonisation des plans comptables, des procédures d'achats, de passation de marchés, etc. Se posent en outre des questions, alors sans réponse, s'agissant par exemple de l'autorité de tutelle ou des externalisations. Il faut également soulever les questions de ressources humaines, avec une mise en place tardive des personnels civils, des procédures de mutations mal définies, des besoins de formations pour l'acquisition des pré-requis nécessaires à la réalisation des achats ou encore à la gestion des marchés.

Cela a tout naturellement conduit le rapporteur à s'interroger sur l'opportunité d'accélérer le mouvement de mise en place des bases de défense, alors même que l'évaluation des bases pilotes n'a pas été réalisée, ou, à tout le moins, n'a pas fait l'objet des communications que serait en droit d'attendre la représentation nationale, dans le cadre de ses prérogatives, qui plus est renforcées, d'évaluation des politiques publiques.

c) L'accompagnement des ressources humaines

Dans l'ensemble, sur une économie de 15 900 emplois attendue des réformes en cours, 5 700 postes le sont au titre des fermetures de bases, le solde étant atteint par les mesures de rationalisation fonctionnelle. Le ministre, lors de son discours du 24 juillet 2008, avait fixé la durée d'aboutissement des réformes à sept années.

Des mesures ont été prises pour accompagner les départs des personnels civils. Elles relèvent essentiellement du périmètre du programme 212 « Soutien de la politique de défense ».

Pour les personnels militaires, diverses dispositions sont prévues :

– **Incitations au départ** : les mesures nouvelles concernent la mise en place d'un pécule modulé et défiscalisé d'incitation des militaires (officiers et sous-officiers de carrière, militaires du rang) à s'engager dans une seconde

carrière professionnelle et d'une indemnité spécifique de préparation à la reconversion pour les militaires brevetés ou diplômés admis au bénéfice d'un congé de reconversion ;

– **Aides à la mobilité** : ces mesures ont été adoptées pour accompagner ponctuellement la mobilité de certains personnels par ailleurs exclus du droit commun du régime indemnitaire. Le complément forfaitaire de l'indemnité pour charge militaire sera ainsi attribué aux personnels sans charge de famille et l'allocation d'aide à la mobilité du conjoint également accordée aux militaires ;

– **Surcoût chômage** : ces crédits sont destinés au versement d'allocations de chômage à certains personnels militaires dont le contrat n'est pas renouvelé du fait de la révision des formats.

Mais, de toute évidence, la réussite de cette « manœuvre ressource humaine » nécessite une gestion fine, à laquelle s'emploie l'armée de l'air. Beaucoup réside dans la visibilité quant à l'objectif, la transparence de la démarche, et la capacité à développer une pédagogie du changement. Tant il est vrai que la réforme, pour réussir, ne saurait être subie, ni même consentie mais doit pouvoir être partagée.

En visite sur la base aérienne 128 de Metz-Frescaty, le 10 juillet 2009, qui doit fermer en 2012, le rapporteur n'a pu qu'être renforcé dans cette conviction.

Il y a rencontré des officiers qui, passé le choc de l'annonce, s'interrogeaient sur l'avenir de l'armée de l'air, des sous-officiers qui avaient du mal à se projeter dans l'avenir, des militaires du rang qui hésitaient entre quitter la défense, pour rester sur place et se reconvertir, ou poursuivre leur contrat, en rejoignant une autre base, avec toutes les incertitudes sur leur avenir au sein même de la défense, sans parler des difficultés à retrouver un emploi pour un conjoint. Les personnels civils, enfin, se sont montrés inquiets quant à l'avenir de leur emploi, à la recherche d'une visibilité ne serait-ce qu'à trois ou cinq ans.

Un amendement du Gouvernement au projet de loi relatif à la mobilité et aux parcours professionnels dans la fonction publique permet désormais la mise à disposition de personnels civils et militaires au profit d'entreprises privées qui se positionneraient sur des marchés d'activités de soutien. Le rapporteur est convaincu que l'adoption de cette disposition à la dérobade, quelques jours avant cette visite, n'était pas de nature à créer la confiance nécessaire.

B. LE FONCTIONNEMENT COURANT ET L'ACTIVITÉ DES FORCES

1. Les crédits de fonctionnement et le carburant

Les crédits de fonctionnement prévus pour la préparation des forces aériennes sont inscrits sur l'action 4 du programme 178 et décrits ci-après.

(en millions d'euros)

	Action	LFI 2009 AE	LFI 2009 CP	PLF 2010 AE	PLF 2010 CP
Fonctionnement hors carburants opérationnels	4	333,64	344,53	310,79	327,79
Carburants opérationnels	4	265,71	265,71	243,95	243,95
Total fonctionnement - activité	4	599,35	610,24	554,74	571,74

Source : ministère de la défense.

En comparaison avec 2009, le montant des crédits de paiement consacrés au fonctionnement et à l'activité est en diminution de 6,3 %. En considérant les crédits relatifs au fonctionnement, hors carburants opérationnels, la dotation 2010 est en diminution de 4,9 %.

Comme indiqué dans l'analyse globale des crédits de l'action 4, la baisse des dotations de fonctionnement traduit essentiellement la réduction du format de l'armée de l'air, avec la déflation des effectifs, la fermeture de bases aériennes et les dissolutions d'unités. Mais elle prend également en compte la baisse de l'inflation, de même que les économies qui devraient être générées par les mesures de rationalisation, notamment avec la réforme des achats.

En outre, le périmètre est modifié par le transfert d'un reliquat de crédits affectés au soutien des bases de défense, pour un montant de 7,7 millions d'euros. Enfin, un transfert de 2,6 millions d'euros du titre 2 hors des dépenses de personnel, destiné à financer l'externalisation de la fonction restauration des bases de Saintes et Grenoble a abondé le poste fonctionnement.

Mais l'évolution des crédits de fonctionnement pour l'activité des forces aériennes entre 2009 et 2010 est également liée aux mesures concernant les carburants opérationnels, dont la dotation est en baisse de 8,2 %, passant de 265,71 millions d'euros en LFI 2009 à 243,95 millions d'euros au PLF 2010.

Le PLF 2008 avait été construit en prenant en compte un prix du baril estimé à 65 dollars, avec un euro valant 1,30 dollars, soit un baril à 50 euros. Le tarif de cession du service des essences des armées (SEA) s'établissait dès lors à 430 euros par m³ pour le carburéacteur. Le cours s'étant fortement élevé, des mouvements de crédits se sont avérés nécessaires pour réaliser les objectifs d'activité tout en préservant le compte de commerce du SEA. Pour 2009, l'hypothèse retenue était d'un baril à environ 52 euros et d'un tarif de cession du

SEA évalué à 507 euros du m³, pour un besoin estimé à 506 000 m³ correspondant à une activité de 238 155 heures de vol mais, entre les mois de janvier et septembre 2009, la moyenne du tarif de cession s'est finalement élevée à 450 euros par m³.

Pour 2010, la dotation de l'armée de l'air, qui correspond à une activité de 233 970 heures de vol, retient un besoin de 477 000 m³ de carburéacteur, avec un tarif de cession prévisionnel du SEA à 490 euros par m³ (ce qui correspond à un cours du baril de Brent à 60 dollars, pour un euro valant 1,40 dollar).

Ces différents éléments permettent de construire le tableau suivant, où apparaissent les dotations en carburant dans le PLF pour 2010, au regard des dotations initiales inscrites en loi de finances initiale depuis 2006.

ÉVOLUTION DU COÛT DES CARBURANTS ENTRE 2006 ET 2010

(en millions d'euros)

	LFI 2006	LFI 2007	LFI 2008	LFI 2009	PLF 2010
Carburants opérationnels	185,6	226,2	220,74	265,71	243,95
Carburants non opérationnels	13,8	16,5	16,6	15,72	13,6
Total carburants	199,4	242,7	226,6	281,43	257,5

Source : ministère de la défense.

2. Des heures d'entraînement rationnées et parfois insuffisantes

Ce qui fait la force de notre armée de l'air, c'est sa capacité à assurer un spectre extrêmement large de missions, dans toute sorte de conditions, y compris les plus difficiles. Cela suppose évidemment un entraînement suffisant des équipages et, pour ce faire, une disponibilité des matériels adéquate. Faute de pouvoir s'entraîner dans des conditions satisfaisantes, des compétences essentielles peuvent être rapidement perdues.

Pour mémoire, l'activité moyenne en heure de vol des pilotes de l'armée de l'air au cours des dernières années est retracée dans le tableau ci-après.

	Objectif LPM 2003-2008	2006 réalisé	2007 réalisé	2008 réalisé
Pilote de chasse	180	175	181	177
Pilote de transport	400	284	298	304
Pilote d'hélicoptère	200	190	190	151

Source : ministère de la défense.

Pour l'aviation de combat, l'objectif des 180 heures, qui correspond au standard minimal fixé au niveau de l'OTAN, semble approché, même si 2008 marque un recul par rapport à 2007. Mais il y a de fortes disparités entre les pilotes opérationnels, engagés en OPEX, et les pilotes à l'instruction dont

l'entraînement pâtit d'un encadrement en diminution et d'une disponibilité technique parfois insuffisante des flottes.

Pour le transport, le bilan 2008 apparaîtrait presque encourageant, par rapport à 2007. Mais l'approche globale, les effets de moyenne, cachent, là encore des disparités importantes suivant les types d'appareil et la nature des missions. Le transport souffre globalement de la trop faible disponibilité de flottes à bout de souffle, comme c'est le cas, par exemple, des C130, ce qui a conduit l'armée de l'air à sanctuariser, en cours d'année, le potentiel nécessaire à la formation et à l'entraînement des équipages afin de ne pas hypothéquer l'avenir.

S'agissant des hélicoptères, la situation est plus préoccupante encore, le vieillissement de la flotte PUMA et la gestion tendue de la flotte EC725, dans un contexte de fort engagement opérationnel ayant fait chuter de façon importante le nombre d'heures de vol des pilotes.

La LPM 2009-2014 a repris les objectifs de la période de programmation précédente. À cette aune, on peut examiner les exercices 2009 et 2010 à l'aide du tableau ci-après.

	Objectif LPM 2009-2014	2009 (PAP 2009)	2009 prévision actualisée	2010 prévision PAP 2010
Pilote de chasse	180	180	180	180
Pilote de transport	400	400	320	320
Pilote d'hélicoptère	200	200	200	200

Source : ministère de la défense.

En première analyse, on constate une stabilité des heures de vol des pilotes de chasse ⁽¹⁾. L'heure de vol d'un avion de combat étant particulièrement coûteuse, il est peu probable que cette ligne soit dépassée en cours de programmation.

S'agissant du transport, les observations faites sur la programmation précédente restent malheureusement valables. Faute de renouveler les flottes, perspective encore lointaine voire, pour certaines, hypothétique, les personnels doivent consentir un effort très important pour entretenir une capacité minimale.

En ce qui concerne les pilotes d'hélicoptère, l'année 2009 devrait permettre une amélioration, en partie grâce à l'entrée en service de nouveaux matériels.

Il convient toutefois de bien garder à l'esprit qu'il s'agit là de moyennes, fortement poussées vers le haut par l'engagement en OPEX, et qu'il demeure un déséquilibre entre les pilotes engagés en opération et ceux restant au sein des unités, sur le territoire national. Par comparaison, aux États-Unis, les heures allouées à l'entraînement d'un pilote de chasse sont comparables à celles fixées en France, mais l'activité réalisée en opération extérieure n'y est pas comptabilisée

(1) Les pilotes à l'instruction doivent toutefois réaliser un grand nombre d'heures en simulateur.

comme de l'entraînement. Ainsi, dans les faits, les pilotes de chasse américains ont une activité oscillant entre 300 et 350 heures par an.

Mais le plus inquiétant est manifestement la perte engagée de compétences essentielles pour le transport, et plus particulièrement pour le transport tactique. Selon l'état-major de l'armée de l'air lui-même, la compétence pourrait déjà être considérée comme perdue pour le largage à basse altitude. Le dernier exemple remonterait à 2008, au Darfour et le savoir-faire ne peut être maintenu avec une pratique de seulement cinq semaines par an sur un seul C160 Transall. Des mesures s'imposent donc, de toute urgence, pour la récupération de cette compétence majeure, mais aussi, à moyen ou plus long terme, pour la préservation des autres compétences que sont la direction de dispositifs aériens complexes, le largage haute altitude sous oxygène, le vol de nuit sous jumelles de visée nocturne ou le largage de parachutistes et de matériels. À défaut, et à un horizon de moins de dix ans, notre armée de l'air en serait progressivement réduite à une activité de transport de passagers et de matériels hors terrains sommaires.

Il s'agit là certainement du phénomène le plus préoccupant sur cette période de programmation, d'autant plus que ces compétences sont très longues à acquérir, et que, susceptibles d'être rapidement perdues ou affaiblies, faute de formation et d'entraînement, elles pourraient faire sortir notre armée de l'air du rôle de tout premier plan qu'elle joue aujourd'hui sur la plupart des théâtres.

C. L'ENTRETIEN DES ÉQUIPEMENTS

La notion d'« entretien programmé des matériels » (EPM) recouvre globalement celle du maintien en conditions opérationnelles (MCO) ⁽¹⁾.

Cet entretien s'organise autour de la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautique (SIMMAD) du ministère de la défense et du service industriel aéronautique (SIAé). La SIMMAD a la charge de la passation et de la gestion des contrats d'entretien conclus avec les industriels.

1. Les crédits d'entretien programmé des matériels

Pour 2010, les crédits d'EPM sont maintenus en volume par rapport à la LFI 2009, en dehors des avances forfaitaires permises par le plan de relance de l'économie. Cette stabilité repose en partie sur la prévision d'une faible inflation sur la durée de cet exercice.

Le tableau ci-après décrit la répartition de ces crédits qui se montent à 1 123,1 millions d'euros en AE et 1 104,1 millions d'euros en CP.

(1) Il faut y ajouter en effet les crédits de MCO relatifs aux télécommunications, retracés dans le programme 146.

CREDITS POUR LE MCO DES EQUIPEMENTS DE L'ARMEE DE L'AIR (EN M€ COURANTS)

Programme	Action	S/Action	Titre	Rubrique	AE LFI 2008	AE LFI 2009	AE PLF 2010	AE 2010/2008	AE 2010/2009	CP LFI 2008	CP LFI 2009	CP PLF 2010	CP 2010/2008	CP 2010/2009
178	4	70	5	EPM. des flottes aéronautiques - dissuasion	73,04	120,20	120,78	65,36 %	0,48 %	97,69	100,42	98,10	0,42 %	-2,31 %
178	4	70	5	EPM. des flottes aéronautiques - hors dissuasion	909,92	1 397,71	940,62	3,37 %	-32,70 %	958,17	1 043,54	960,30	0,22 %	-7,98 %
178	4	70	5	EPM. des munitions et missiles	42,75	51,16	61,67	44,26 %	20,54 %	53,70	43,89	45,69	-14,92 %	4,10 %
178	4	73	5	EPM. des SIC	7,35	7,51	0			7,77	8,52	0		
178	4	73	5	Rechanges électroniques	0	0	0			5,73	4,33	0		
TOTAL					1 033,06	1 576,58	1 123,08	8,71 %	-28,76 %	1 123,07	1 200,70	1 104,09	-1,69 %	-8,05 %

Source : ministère de la défense.

L'EPM concerne une flotte dont l'âge moyen est relativement avancé (25 ans). Cette ancienneté moyenne se maintient grâce à l'arrivée des Rafale et aux sorties de service des flottes de Mirage F1 et de C160 Transall. Mais la perspective de décaler le calendrier de livraison des Rafale et de prolonger la durée d'activité des Transall pourrait bien évidemment accroître l'âge moyen de la flotte et, par là, renchérir le coût de l'EPM.

L'EPM DES FLOTTES AÉRONAUTIQUES EN 2010

Dans le détail, les prévisions d'engagement en 2010, par grandes catégories, sont les suivantes :

- avions de combat : 394 millions d'euros, dont 160 millions d'euros pour la flotte Rafale ;
- avions de transport tactique : 181 millions d'euros ;
- avions de support : 102 millions d'euros ;
- systèmes électroniques : 98 millions d'euros ;
- avions d'entraînement : 91 millions d'euros ;
- hélicoptères : 71 millions d'euros.

L'EPM inclut également des grandes visites d'aéronefs, dont le but est de permettre la régénération du potentiel et qui concerneront, en 2010, douze avions de chasse de type Mirage, sept Alpha-jet, huit avions de transport tactique et un hélicoptère.

Les crédits d'EPM concernent également l'entretien des missiles air-air et des systèmes sol-air. En 2010, 31,7 millions d'euros d'autorisations d'engagement seront consacrés à cet usage, pour couvrir des programmes pluriannuels. S'ajouteront encore à cette enveloppe 19,9 millions d'euros de crédits d'entretien programmé du personnel (EPP), pour l'acquisition de matériels de soutien, ainsi que des crédits d'équipement d'accompagnement, pour 73 millions d'euros en AE et 29 millions d'euros en CP, qui concernent quant à eux le domaine des munitions aéronautiques et de petit calibre, ainsi que l'entraînement des forces.

2. Les deux principaux acteurs du MCO aéronautique du ministère de la défense : la SIMMAD et le SIAé

La SIMMAD et le SIAé sont les structures dédiées du ministère de la défense pour l'aéronautique militaire, concernant d'abord l'armée de l'air et, de façon croissante, les autres armées.

a) La SIMMAD

Créée en 2000, la SIMMAD est la structure de maîtrise d'œuvre déléguée chargée d'assurer la plus grande disponibilité possible des aéronefs au meilleur coût, de garantir la cohérence des actions de maintien en condition opérationnelle en proposant les actions correspondantes et d'améliorer la sécurité des vols au travers des travaux portant sur l'harmonisation interarmées des processus techniques et sur la navigabilité des aéronefs.

Elle gère l'ensemble de la chaîne de soutien des matériels aéronautiques, y compris les missiles ⁽¹⁾.

En 2009, la SIMMAD a pris en charge 1 438 aéronefs de 58 types différents, avec un effectif moyen réalisé, au 1er septembre, de 992 personnes dont 783 militaires et 209 civils.

Les crédits budgétaires dont bénéficie la SIMMAD sont décrits dans le tableau ci-après.

CRÉDITS BUDGÉTAIRES AFFECTÉS À LA SIMMAD

(en millions d'euros)

Armée	Crédits	2009			2010
		Total (LFI + reports 2008 + plan de relance)	<i>Dont réserve ⁽¹⁾</i>	<i>Dont plan de relance</i>	Prévisions
Air	AE	1 523,3	80,6	3,9	1 194
	CP	1 162,5	60,7	6,8	1 145
Terre	AE	253,4	22,5	99,3	250
	CP	243,3	20,6	48,7	240
Marine	AE	366,6	20,8	22,3	382
	CP	313,8	29,0	9,0	305

(1) non levée au 15 octobre 2009.

Source : SIMMAD.

Conformément aux orientations du groupe de travail MCO de l'état-major, le plafond de report de charges brut de la SIMMAD est en voie de résorption. Il s'élevait à 432 millions d'euros en 2004, à 73 millions d'euros en 2009, pour s'établir à 56 millions d'euros en 2009, alors que, parallèlement, les crédits de paiement engagés ont sensiblement augmenté, réduisant mécaniquement la proportion que représentent les reports de charge.

Globalement, les crédits prévus pour 2010 sont nettement en baisse, du fait de la restriction des budgets des armées et de la sortie de services de flottes coûteuses.

Au cours de la période 2008-2009, le périmètre des types d'aéronefs gérés par la SIMMAD a évolué, avec le retrait du service des avions N262 de

(1) Le soutien peut être opérationnel, il est alors assuré par les armées, ou bien industriel, effectué dans ce cas par les industries privées ou étatiques (SIAé).

l'aéronautique navale et la livraison à l'armée de l'air du premier avion Falcon 7X à usage gouvernemental de l'armée de l'air, ainsi que des hélicoptères EC 135 de la Gendarmerie nationale. Par ailleurs, les parcs déjà existants ont continué d'évoluer avec la poursuite de la livraison des Rafale marine et air, des hélicoptères Tigre de l'armée de terre, et la déflation des parcs en fin de vie des Mirage F1CT et TUCANO. De même, en fin d'année 2009, les hélicoptères Super Frelon de la marine seront retirés du service en raison de leur vétusté.

Au titre de ses activités non récurrentes, la SIMMAD a également été chargée d'assurer le soutien de la projection d'un module de trois hélicoptères Tigre par la constitution d'un lot de déploiement pour une projection de quatre mois et 400 heures de vol, et la contractualisation d'une assistance technique avec les sociétés Eurocopter TIGER et SAGEM, pour une durée de six mois renouvelables.

Elle est par ailleurs mobilisée sur le dossier A400M, tant pour anticiper son entrée dans les parcs que pour envisager des solutions palliatives à son retard (prolongation de C160 Transall en particulier).

En outre, la structure mène une réflexion prospective sur divers sujets parmi lesquels : la préparation du MCO de la nouvelle flotte d'avions à usage gouvernemental ; l'externalisation du MCO de la flotte du Pacifique ; l'extension de son périmètre de gestion à tout ou partie du parc des drones, selon leur nature, et aux segments sol d'observation spatiale.

b) Le SIAé

Créé par le décret du 14 décembre 2007 pour gérer, à partir du 1^{er} janvier 2008, le compte de commerce 902 « exploitations industrielles des ateliers aéronautiques de l'État », le service industriel de l'aéronautique a pour mission de contribuer à la disponibilité des aéronefs des forces en assurant leur maintenance ainsi que leurs rénovations. Sous l'autorité d'une direction centrale, il rassemble quatre ateliers industriels de l'aéronautique, à savoir :

– l'atelier d'Ambérieu, traitant la maintenance et la fabrication de matériels liés à l'environnement aéronautique ;

– l'atelier de Bordeaux, spécialisé dans la maintenance des propulseurs ;

– les ateliers de Clermont-Ferrand et de Cuers-Pierrefeu, en charge de la maintenance des cellules d'aéronefs et de leurs équipements ainsi que des chantiers de rénovation.

Le service assure la maintenance de long terme de différents matériels, dont beaucoup appartiennent à des flottes vieillissantes. Le SIAé, qui est parfois le seul organisme compétent pour intervenir sur certains matériels, indispensables à nos forces mais devenus peu attractifs pour le secteur marchand, propose des

prestations très concurrentielles, ce qui permet de réaliser des économies directes substantielles.

Au-delà, il est également, par son très haut niveau d'expertise, à l'origine d'économies indirectes en fournissant aux autorités (ministre, DGA, états-majors) et à la SIMMAD des références de prix pour l'entretien, la réparation et les modifications d'aéronefs, à même de permettre l'optimisation des négociations avec les industriels.

Le premier exercice d'activité du SIAé fait apparaître un résultat comptable excédentaire de 16 millions d'euros, malgré deux programmes (hélicoptère PUMA et moteur ATAR) ayant occasionné un surcoût de 10 millions d'euros et la constitution d'une provision pour dépréciation de stocks de 11 millions d'euros. Parallèlement, on a pu observer une très nette amélioration des délais de livraison, avec des quantités d'aéronefs remis à disposition des forces conformes aux prévisions, à 1 % près. Ce résultat a été obtenu grâce à une forte augmentation du niveau de production, en intégrant du personnel militaire dans les équipes, en adaptant les ateliers industriels à des cadences de visite plus courtes et en améliorant les temps industriels par une optimisation de l'organisation du travail.

Ce bilan, positif en tous points, valide totalement le choix fait pour le SIAé, son organisation et son mode de gestion en compte de commerce.

Mais des inquiétudes se font jour pour 2010. En effet, alors que les crédits nécessaires à la couverture des besoins des trois armées sont estimés à environ 520 millions d'euros, pour un plan de charge qui devrait être proche de celui de 2009, les négociations en cours avec la SIMMAD tendraient à ne dégager, pour le moment, que 440 millions d'euros. L'exercice à venir pourrait donc se révéler difficile pour le SIAé.

Par ailleurs, celui-ci doit continuer de réduire ses effectifs, dans le cadre de la réforme du ministère. Ainsi, après une baisse de 90 ETPT en 2009, 2010 devrait voir une nouvelle réduction de 80 ETPT, objectif annuel fixé jusqu'en 2015. Il s'agit d'une déflation importante rapportée à ses effectifs globaux, qui sont de 3 854 ETPT aujourd'hui.

Dans le même temps, le service devra maintenir le flux de recrutement de ses personnels d'atelier, son cœur de métier. Cette tâche est rendue ardue par l'arrêt du recrutement d'ouvriers d'État, actuellement au nombre de 2 860 et dont le rythme de départ s'élève à 120 par an, au profit de contractuels, dont les conditions d'embauche sont moins attractives. À telle enseigne que l'objectif de recrutement de 50 personnels civils pour 2009 ne pourra vraisemblablement pas être atteint, aucun recrutement de contractuel n'ayant encore pu être conclu au moment de la rédaction de ce rapport.

Au-delà, et sur le moyen terme, le plan de charge du SIAé devrait rester stable jusqu'en 2013, date à laquelle il devrait connaître une décroissance, sur le

segment des cellules et équipements, compensée par la prise en charge de la rénovation des Mirage 2000D et des ATL2 ainsi que de la maintenance du Tigre, du Rafale et de l'A400M.

En outre, le ministère de la défense étudie actuellement la possibilité de regrouper sous la responsabilité du SIAé les activités du deuxième niveau technique d'intervention mis en œuvre sur les bases aéronautiques navales. Le SIAé établirait alors des antennes dans chacune de ces bases. Sur les 1 500 personnels de la marine qui y sont attachés, le transfert porterait sur 900 postes, l'équivalent de 800 000 heures de travail. Il resterait à la marine la gestion de 600 personnels environ. Le ministre doit rendre sa décision au début de l'année 2010, pour un basculement en 2011.

Une telle perspective suscite bien évidemment des inquiétudes, notamment au sein des personnels civils. Cependant, il s'agit d'une démarche qu'il faut encourager. Pour aller plus loin, il conviendrait que cette logique soit également adoptée par l'armée de terre, en particulier pour la maintenance de son parc d'hélicoptères, à un moment où elle connaît des difficultés pour le recrutement de mécaniciens.

Enfin, le SIAé développe des partenariats avec le secteur privé, pour l'entretien de certains matériels, tels que le Rafale ou, potentiellement, le NH90 et l'A400M. L'intensification de ces relations semble toutefois butter sur le statut du service, qui pourrait être transformé en établissement public industriel et commercial ou en société nationale. L'objectif serait de faciliter le recrutement ainsi que les levées de fonds et de mieux organiser les relations commerciales avec les partenaires privés.

3. Des taux de disponibilité stables

Les efforts entrepris au cours des dernières années pour optimiser le MCO, ainsi que la maturation des flottes nouvelles ont apporté des résultats positifs en 2009. Il est évidemment à souhaiter qu'ils se poursuivent, malgré les difficultés que continuent de susciter les flottes de transport.

Au premier semestre 2009, le taux de disponibilité globale des aéronefs est de 59 % (contre 60 % en 2008), ce qui est globalement satisfaisant. L'indisponibilité imputable aux activités de maintenance est réduite à 28 % (- 0,5 %) mais est compensée par l'augmentation équivalente de l'indicateur du taux des immobilisations pour des causes logistiques (qui atteint 12 %). Le taux de disponibilité en OPEX est quant à lui excellent (proche de 95 %).

La disponibilité souffre globalement de l'ancienneté de certaines flottes et d'errances dans les commandes de pièces de rechange, par exemple pour les Rafale. Cette situation a conduit à engager des efforts louables en 2007-2008, qui portent aujourd'hui leurs fruits. Cela doit servir d'enseignement, à un moment où les crédits consacrés au MCO se trouvent de nouveau en tension.

TAUX DE DISPONIBILITÉ ET ANCIENNETÉ DES AÉRONEFS DE L'ARMÉE DE L'AIR

Type d'aéronef	Aéronefs	Taux de disponibilité			Dates d'entrée en service	
		2007	2008	1 ^{er} sem. 2009	Le plus ancien	le plus récent
Avions de Combat	Rafale	50 %	61 %	50 %	oct-1999	Mai 2009
	Mirage 2000 B	60 %	44 %	53 %	nov-1983	déc-1994
	Mirage 2000 C	50 %	54 %	59 %	déc-1982	juil-1995
	Mirage 2000-5F	48 %	52 %	52 %	juil-1987	juil-1990
	Mirage 2000 D	44 %	43 %	41 %	mars-1993	févr-2002
	Mirage 2000 N	61 %	58 %	60 %	mars-1986	mai-1993
	Mirage F1 B	50 %	49 %	63 %	oct-1980	févr-1983
	Mirage F1 CR	50 %	47 %	42 %	déc-1982	févr-1990
	Mirage F1 CT	57 %	56 %	63 %	oct-1977	déc-1983
TOTAL	52 %	51 %	52 %			
Avions École	Alphajet	71 %	70 %	66 %	déc-1977	oct-1985
	Xingu	73 %	61 %	58 %	mai-1982	nov-1983
	Tucano	78 %	78 %	91 %	mai-1993	nov-1996
	TOTAL	73 %	70 %	68 %		
Avions de Support	TBM 700	69 %	69 %	66 %	mai-1992	févr-1998
	DHC6	85 %	78 %	75 %	avr-1970	juin-1982
	Falcon 900	95 %	93 %	94 %	mars-1986	janv-1987
	Falcon 50	95 %	91 %	98 %	janv-1980	mars-1981
	E3F	84 %	87 %	84 %	sept-1990	mars-1991
	A 319	99 %	100 %	98 %	oct-2001	avr-2002
	A 310	72 %	87 %	89 %	mars-1987	janv-1988
	A 340	97 %	98 %	97 %	juin-2006	avr-2007
	KC 135	62 %	65 %	64 %	mars-1962	déc-1963
TOTAL	77 %	77 %	76 %			
Avions de Transport	C 130	52 %	50 %	54 %	juin-1965	sept-1989
	C 160 AG-NG	51 %	55 %	49 %	juin-1965	sept-1989
	C 160 G	69 %	66 %	60 %	janv-1989	juin-1989
	Casa	73 %	75 %	76 %	déc-1990	mars-2008
	TOTAL	56 %	59 %	56 %		
Hélicoptères	Fennec	64 %	69 %	68 %	févr-1988	mars-1994
	Puma	57 %	55 %	59 %	avr-1974	déc-1982
	Super Puma		63 %	61 %	juil-1984	mai-1993
	Cougar	88 %	76 %	82 %	nov-1991	mai-1992
	EC 725 Caracal	65 %	55 %	63 %	juil-2005	déc-2005
	TOTAL	62 %	623 %	65 %		
TOTAL ARMÉE DE L'AIR		60 %	60 %	59 %		

Source : ministère de la défense.

En ce qui concerne la flotte de combat, on ne peut que se réjouir de l'amélioration annoncée du taux de disponibilité des aéronefs.

Mais pour faire pièce à des interprétations hasardeuses, sinon erronées, encore convient-il de cerner les causes diverses influant sur cette disponibilité, pour chaque type d'aéronef.

Ainsi, s'agissant du Rafale, celui-ci a pâti, ces dernières années, d'un approvisionnement initial trop contraint financièrement, notamment en ce qui concerne les rechanges et modules du moteur M88. Cela n'a pas permis d'atteindre une disponibilité supérieure à 60 %.

Les matériels manquants étant aujourd'hui couverts en quasi totalité (hors lots de projection et de déploiement) par les commandes passées, les premières livraisons devraient permettre de diminuer, dès la fin 2009, le nombre d'avions immobilisés pour un motif logistique. Quant aux dernières acquisitions effectuées auprès des industriels liés avec la SIMMAD par des contrats majeurs de MCO sur cet avion, elles devraient produire leurs effets en 2010.

Enfin, la baisse de 10 points de la disponibilité constatée au 1^{er} semestre 2009 est essentiellement liée au chantier de modification des avions pour le passage au standard F3, qui devrait se terminer en mars 2010. En 2009, trois avions au moins sont immobilisés à cette fin et la cohabitation de quatre standards d'avions ne fait qu'accroître les difficultés logistiques, du fait des limitations du caractère interchangeable des équipements des systèmes d'armes qui en découlent.

Par ailleurs, bien que dans une moindre mesure, le fait que ces équipements doivent aujourd'hui être remis en état en usine génère des délais d'intervention supplémentaires. Ils devraient être sensiblement réduits en 2010, dès lors que les bancs de maintenance du deuxième niveau technique d'intervention, notamment les bancs automatiques « Mermoz » de tests des équipements, auront été mis à niveau au standard F3. Cela permettra d'effectuer les interventions directement sur les bases.

Ainsi, la disponibilité des Rafale de l'armée de l'air devrait, dès 2010, se restaurer, le niveau particulièrement bas observé au premier semestre 2009 étant, pour l'essentiel, conjoncturel.

La disponibilité des avions de support demeure bonne (autour de 76 %). La rénovation engagée des ravitailleurs KC 135 devrait améliorer leur taux de disponibilité, qui est structurellement plus faible (64 %) compte tenu de leur ancienneté.

La flotte de transport souffre, elle, d'une disponibilité trop faible, qui ne permet plus de répondre pleinement au contrat opérationnel et, on l'a vu, pose des questions angoissantes quant au maintien des compétences. La situation ne paraît pas devoir s'améliorer au cours des prochaines années. Compte tenu du retard du programme A400M, le ministre a annoncé son intention de prolonger jusqu'en 2018 l'activité des Transall (C160 AG-NG), dont la disponibilité de 49 % est obtenue à grands frais de MCO. L'annonce de l'achat de huit petits transporteurs

Casa est toutefois de nature à ménager des capacités, même s'ils sont sur un segment inférieur.

Enfin, s'agissant des hélicoptères, à l'exception des Cougar, flotte arrivée aujourd'hui à maturité, force est d'observer un taux de disponibilité insuffisant des différents parcs. Cela s'observe qu'il s'agisse d'appareils vieillissants à l'image du Puma (59 %) ou plus récents, et donc en train de monter en puissance, tel que le Caracal (63 %), appareil qui, cela étant, fait preuve de qualités remarquables sur le théâtre afghan.

II. — EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENTS, IL SERA DIFFICILE DE TENIR LE CONTRAT OPÉRATIONNEL

Le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale a placé haut les ambitions de la France pour son arme aérienne, en définissant un contrat opérationnel permettant à notre pays de tenir son rang de grande nation militaire.

De ce point de vue, la programmation 2009-2014 apporte quelques progrès heureux, mais sur d'autres aspects, elle ne permet pas de répondre aux inquiétudes. Le programme d'acquisition de Rafale semble déjà devoir être remanié, les expédients sont toujours d'actualité sur le segment du transport et des ravitailleurs, tandis que les drones font figure de grands oubliés. Ce tableau difficile doit toutefois être nuancé, les crédits alloués au renouvellement de la flotte gouvernementale étant au rendez-vous.

A. LE CONTRAT OPÉRATIONNEL TEL QUE DÉFINI PAR LE LIVRE BLANC

Ainsi qu'il avait été rappelé l'année dernière, le Livre blanc a, tout en procédant à une réduction de son format, conforté l'armée de l'air dans l'ensemble de ses missions.

Dans la vision stratégique qu'il propose, la force aérienne de combat assure la mise en œuvre de la composante aéroportée de la dissuasion (avec deux escadrons au lieu de trois) ; les forces aériennes assurant par ailleurs « *de façon permanente la surveillance et le contrôle des approches aériennes du territoire national* » et devant être capables de renforcer la posture permanente de sûreté « *jusqu'à six patrouilles opérationnelles et quatre patrouilles opérationnelles spécialisées dans les aéronefs lents* »⁽¹⁾. En cas de conflit majeur à l'extérieur du territoire, l'armée de l'air devra être en mesure de projeter, « *jusqu'à une distance de 7 000 à 8 000 kilomètres, une force aérienne de l'ordre de 70 avions de combat, incluant les avions de l'aéronautique navale, à quoi s'ajouteront les avions de soutien opérationnel associés. Devront aussi pouvoir être projetés les moyens de commandement, de conduite, de détection et de contrôle aérien.* »⁽²⁾. Deux bases aériennes devront pouvoir être projetées simultanément. Enfin, les forces aériennes doivent apporter leur contribution au recueil du renseignement nécessaire aux opérations et doivent être en mesure d'assumer le commandement d'une composante aérienne de force interarmées.

Le Livre blanc précise également que « *les avions de combat de l'armée de l'air et de l'aéronautique navale seront regroupés, sous le commandement opérationnel du chef d'état-major des armées, en un parc unique, qui ne*

(1) Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale, tome 1, juin 2008, p. 226.

(2) Ibid, p. 227.

comprendra à terme que des Rafale et Mirage 2000 D modernisés, dont la gestion sera assurée par l'armée de l'air ».

En ce qui concerne les drones, le Livre blanc insiste sur l'importance fondamentale d'en maîtriser l'usage et la technologie.

C'est à cette aune qu'il convient d'analyser les principaux programmes d'équipement tels que la programmation et le projet de loi de finances pour 2010 se proposent de les conduire.

B. L'AVIATION DE COMBAT

Programme d'équipement emblématique de l'armée de l'air, et dont bénéficie également la marine, le Rafale commence à équiper nos forces, mais des incertitudes pèsent sur le cadencement des commandes, et donc des livraisons, voire sur la cible qui sera finalement retenue. Cela ne fait qu'accroître l'intérêt du programme de rénovation à mi-vie des Mirage 2000D afin d'être en mesure de sortir le plus rapidement possible du service les flottes les plus anciennes, inutilement coûteuses en MCO. Parallèlement, l'effort doit être maintenu pour équiper ces flottes des meilleurs systèmes d'arme.

1. Le programme Rafale

Il s'agit de l'un des programmes phare de l'industrie de défense française, pour l'heure sans aucun doute le meilleur appareil polyvalent au monde, susceptible d'effectuer des missions de dissuasion nucléaire, de pénétration et d'attaque au sol par tous les temps, d'attaque à la mer, de défense et de supériorité aérienne, d'intervention à long rayon d'action avec ravitaillement en vol ainsi que des missions de reconnaissance tactique et stratégique. Il fait indéniablement partie de ces équipements dont la valeur technologique et l'ergonomie permettent, en toutes circonstances, de faire la différence au combat.

La France a commencé à en doter son armée de l'air et sa marine. La cible finale a été fixée à 286 unités. Les armées possèdent actuellement trois standards :

- le standard F1 (air-air) : mis en service dans la marine, en juin 2004 ⁽¹⁾,
- le standard F2 : premier standard polyvalent, il est doté de missiles de croisière SCALP-EG et d'un armement air-sol modulaire (AASM). Il est en service opérationnel depuis juin 2006 dans l'armée de l'air et depuis mai 2008 dans la marine,
- le standard F3 de pleine polyvalence : il ajoute l'emport d'armement nucléaire, du missile air-mer AM 39 Exocet et de la nacelle de reconnaissance

(1) Les 10 avions livrés à l'époque ont depuis lors été mis sous cocon.

Reco NG. Qualifié le 1^{er} juillet 2008, sa mise en service opérationnel doit se faire progressivement entre la fin 2009 et l'été 2010.

Le Rafale a démontré ses excellentes capacités à l'occasion de trois campagnes en Afghanistan (2007, 2008 et 2009) et à plusieurs reprises durant des exercices internationaux de grande ampleur. Sa participation à des opérations en coalition a néanmoins souligné que la pleine exploitation de son potentiel supposait de l'équiper des dispositifs de transmission d'imagerie adoptés par les alliés (du type Rover). L'armée de l'air en a pris acte et, la commande passée, les adaptations seront effectuées au début de l'année 2010.

Le volet défense du plan de relance de l'économie a permis en 2009 de lancer la mise au standard F3 des deux centres de simulation Rafale.

S'agissant des livraisons, 14 appareils ont intégré les forces en 2009, dont 12 pour l'armée de l'air.

Pour 2010, 11 appareils devraient être livrés, dont huit pour l'armée de l'air.

Le tableau ci-après résume les livraisons sur la période de programmation.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Livraison du Rafale B	4	0	0	0	0	0
Livraison du Rafale C	8	8	8	5	3	4
Total	12	8	8	5	3	4
Cumul	12	20	28	33	36	40

Source : ministère de la défense.

Mais il était également prévu d'engager, en 2009, une nouvelle commande, dite « commande globale n°4 » (50 appareils pour l'armée de l'air et 10 pour la marine). Or, à l'heure où ce rapport est présenté, cette commande, dont les premières livraisons devraient intervenir en 2015, n'a toujours pas été engagée et le rapporteur ne peut qu'insister pour qu'elle le soit dans les toutes prochaines semaines. En effet, nos armées, air et marine, ont besoin de visibilité pour la montée en puissance de leurs flottes respectives d'avions de combat ; mais, au-delà, il s'agit là d'un signe fort pour l'exportation de cet avion, alors que des perspectives se précisent. Enfin, cette décision permettrait le maintien en situation optimale de la chaîne de production. En effet, pour le cas où des difficultés de calage des calendriers export exposeraient l'industriel à un trou de plusieurs mois dans son plan de charge pour 2013, nous pourrions avancer la fabrication d'un certain nombre d'appareils pour le combler.

2. La rénovation des Mirage

Sans compter les modèles les plus anciens, en cours de retrait (Mirage F1 CT/CR), le parc de Mirage 2000 que compte l'armée de l'air est relativement hétérogène : il se décline aujourd'hui en cinq versions décrites ci-après.

Versions		Missions	Équipements particuliers	Première entrée en service
M 2000 C	monoplace	défense aérienne	radar monocible, missile air-air S530D	1992
M 2000 B	biplace	entraînement	–	1983
M 2000 N	biplace	assaut nucléaire	Missile air-sol moyenne portée (ASMP)	1986
M 2000 D	biplace	assaut conventionnel	Bombes lisses et guidées laser, missiles de croisière	1993
M 2000-5F	monoplace	défense aérienne	radar multicible et missile air-air MICA	1997

Le Mirage 2000 est arrivé à maturité. Pour les flottes n'ayant pas vocation à être retirées du service à court terme, des programmes de rénovation sont prévus afin de prolonger leur utilisation et d'accompagner la montée en puissance progressive du Rafale. Trois types d'opérations peuvent être distinguées, dont le coût d'ensemble n'est pas négligeable.

a) La mise au standard MK 3 du Mirage 2000N

L'objectif est d'intégrer la conduite de tir du missile ASMP amélioré (ASMP-A). Ce standard est en cours de qualification, à la suite du tir de synthèse réalisé à la fin de l'année 2007. Conformément aux évolutions de la composante nucléaire aéroportée annoncées par le Président de la République à Cherbourg le 21 mars 2008 (réduction à deux escadrons au lieu de trois), la commande a été réduite de 50 à 30 appareils en 2008. Trois tranches de livraison sont prévues en 2008, 2009 et 2010.

Le couple M 2000 N / ASMP-A doit être maintenu en service jusqu'en 2018, au moment où la mission de dissuasion pourra être entièrement prise en charge par les Rafale.

b) La rénovation à mi-vie (RMV) du Mirage 2000 D

Le Mirage 2000 D est le principal système d'arme air-sol conventionnel de l'armée de l'air. Il possède une capacité de pénétration basse altitude, une capacité de tir de nuit comme de jour et, enfin, une vaste panoplie d'armements.

Le maintien de la capacité opérationnelle du Mirage 2000 D suppose des mises à niveau régulières : intégration de la liaison de données américaine Liaison 16 et de l'IFF NG, acquisition d'une capacité de frappe tout temps de précision (bombe duale *Enhanced Paveway* guidée laser et GPS), intégration de la nacelle de désignation laser DAMOCLES et de la liaison de données Rover.

À l'issue de sa rénovation, le Mirage 2000 D sera doté d'une capacité air-air lui permettant d'effectuer des missions de protection du territoire, de stabilisation et d'engagement en basse intensité. Elle sera également mise à profit pour réaliser le traitement d'obsolescences ainsi que l'intégration du pod analyseur localisateur d'émissions électromagnétiques (ASTAC) en prévision du retrait de service des porteurs actuels de cet équipement (Mirage F1 CR).

c) Les autres évolutions de la flotte Mirage 2000

Les Mirage 2000 C et B ne subissent plus aucune évolution.

Le maintien de la capacité opérationnelle des Mirage 2000-5 passe par des mises à niveau technologiques : intégration de la liaison de donnée tactique Liaison 16 et de l'IFF NG (au même titre que les Mirage 2000 D).

Cette opération est en cohérence avec les préconisations du Livre blanc, qui vise la constitution d'une flotte de 300 avions de combat polyvalents, homogènes, à l'horizon 2020-2025, composée de Mirage 2000 D et de Rafale. Ce processus doit se traduire par la sortie progressive des flottes de Mirage vieillissantes.

d) Le coût des rénovations

Au titre du projet de loi de finances pour 2010, l'ensemble des évolutions des Mirage 2000-5 et 2000 D mobilisent 21,5 millions d'euros d'autorisations d'engagement et 92,2 millions d'euros de crédits de paiement. La rénovation du Mirage 2000 D absorbe 36,62 millions d'euros d'autorisations d'engagement et 5,13 millions d'euros de crédits de paiement. L'ensemble des opérations est évalué à 700 millions d'euros. Ces crédits sont retracés à la sous-action 79 de l'action 10 du programme 146.

L'ambition du Livre blanc d'aboutir à une flotte homogène constituée de Mirage 2000 D et de Rafale est pleine de bon sens car l'entretien de flottes vieillissantes est coûteux d'autant qu'elle impose de conserver des chaînes logistiques particulières pour chaque type d'appareil et parfois pour quelques unités seulement.

Dans le cas où, devant le succès du Rafale à l'export – ce que chacun ne peut que souhaiter – l'exécutif envisagerait de décaler en conséquence le calendrier initialement prévu pour la livraison des commandes françaises, le rapporteur considère qu'il conviendrait, à tout le moins, d'accélérer la rénovation à mi-vie des Mirage 2000-D. Cela permettrait de sortir au plus vite du service les flottes les plus anciennes, notamment de Mirage F1 CT/CR et, ultérieurement, de Mirage 2000 C, B ainsi que 5F et réaliser par là une économie sur le moyen terme.

Cette décision serait d'autant plus « payante » qu'elle interviendrait suffisamment en amont de la variation annuelle du référentiel.

3. Les systèmes d'armes

Le rapporteur souligne depuis plusieurs années la nécessité de mettre en cohérence les ambitions que nous affichons en matière d'avions de combat, s'agissant notamment du Rafale, avec les systèmes d'armes dont ils sont dotés.

Cette idée relève de la simple logique si on poursuit l'objectif de la meilleure efficacité des armes de la France et est également déterminante pour le développement de nos capacités à l'export. Cela contribue à renforcer la crédibilité de l'offre française en assurant la supériorité de nos matériels.

En version de combat classique, le Rafale est actuellement doté du missile air-air MICA, du missile de croisière air-sol SCALP-EG, de la munition AASM, ainsi que, depuis début 2007, des armements guidés laser de type GBU12 et GBU22.

Les commandes et livraisons pour 2009 et 2010 initient l'intégration des systèmes d'arme de nouvelle génération. Le tableau ci-après montre l'évolution des commandes et livraisons pour 2009 et 2010.

COMMANDES ET LIVRAISONS DE MISSILES POUR 2009 ET 2010

Type de missile	Commandes 2009	Livraisons 2009	Commandes 2010	Livraisons 2010
MICA	0	20 MICA IR	0	110
Météor (2)	0	0	200 (air + marine)	0
AASM (1)	680 (300 INS+GPS et 380 INS+GPS+laser)	198 (190 INS+GPS et 8 INS+GPS+laser)	168 (104 INS+GPS et 64 INS+GPS+laser)	274(34 INS+GPS et 240 INS+GPS+laser)
Kits E-Paveway II	0	50	0	0
SAMPT système/munitions	0	2 / 84	0/0	2/30

(1) La cible initiale était de 3 000 kits. Elle a été réduite à 2 348, dont la production sera lissée jusqu'en 2018.

(2) Missile air-air longue distance (MIDE).

Source : ministère de la défense.

Ces commandes s'inscrivent dans le cadre du Livre blanc qui préconise, d'une part, l'amélioration des capacités air/sol, notamment en termes de précision et de capacité tout temps (AASM et pod de désignation) pour l'appui aux forces terrestres et, d'autre part, le maintien des capacités nécessaires à l'entrée en premier par la mise en œuvre des missiles air-air Météor et de brouilleurs offensifs.

Tous ces éléments vont dans le bon sens, à l'exception de l'amélioration du brouilleur offensif, reportée après 2020.

Pour mémoire, couplé au MICA, le missile Météor devrait assurer la supériorité aérienne du Rafale face aux menaces aériennes de dernière génération. Il apportera ainsi un saut capacitaire important grâce à des progrès technologiques majeurs, en particulier dans le domaine de la propulsion, des contre mesures et de l'insertion dans les opérations en réseau.

Il s'agit en outre d'un programme européen dont le coût de développement est partagé par le Royaume-Uni, la France (à hauteur de 12,4 %, soit environ 110 millions d'euros), l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne et la Suède. À l'origine, la quantité envisagée pour la France était de 300 missiles, avec les premières livraisons en 2015/2016. Cependant, en raison des contraintes budgétaires, la cible visée par l'actuelle programmation se limite à 200 missiles, à livrer à partir de 2018.

Plusieurs raisons incitent à se réjouir de ce choix : l'atout stratégique et capacitaire qu'il représente dans le contexte de menaces renouvelé décrit dans le Livre blanc, mais aussi l'avantage économique d'une commande passée avant août 2010 (qui permettrait de bénéficier de prix de série attractifs et d'un mécanisme de financement avantageux), la volonté de soutenir ce programme européen innovant, et enfin le potentiel du Météor à l'exportation, qui représente un élément de crédibilité supplémentaire incontestable pour la promotion du Rafale.

C. L'ÂÉROMOBILITÉ

Comme constaté précédemment, la principale préoccupation pour l'armée de l'air devient sa capacité à projeter des troupes et du matériel, à les faire circuler sur un théâtre et à assurer le ravitaillement en vol de ses appareils.

Le contrat opérationnel prévoit que les armées soient en mesure de projeter, avec les moyens nationaux, à 7 000 ou 8 000 kilomètres et en moins de 5 jours :

— les éléments d'une force de réaction immédiate (FRI) interarmées représentant au total 2 200 hommes et 3 400 tonnes de matériels ;

— l'échelon d'urgence d'une force, soit 1 500 hommes équipés disposant d'une autonomie initiale de 72 heures.

Le contrat opérationnel lié à la projection de la FRI définit le contrat dimensionnant pour la flotte de transport. À terme, selon le Livre blanc, cette capacité sera assurée par « 14 appareils de type MRTT⁽¹⁾ et environ 70 avions de transport »⁽²⁾.

Des capacités existent bien évidemment, mais elles sont insuffisantes pour remplir ce contrat et elles ne cessent de s'éroder. Les perspectives pour la programmation en cours sont difficiles. Cela tient à des raisons d'abord liées à de lourdes difficultés industrielles dans le programme A400M, mais aussi à l'indécision du politique, qu'illustre la question des ravitailleurs multirôle (MRTT).

1. L'A400M : des évolutions positives

Des évolutions positives sont intervenues en 2009, qui sont le fruit des efforts importants déployés par les industriels, et notamment de la mobilisation de Safran pour le moteur, ainsi que par les responsables politiques européens, au premier rang desquels les français, surtout pendant notre présidence du Conseil de l'Union européenne et, au-delà, par notre ministre de la défense.

Les problèmes moteurs semblent globalement résolus, ce dont l'industrie française peut être fière. Une échéance crédible peut enfin être fixée pour un premier vol, attendu d'ici la fin de cette année. Cet événement devrait récompenser la sagesse des dirigeants européens qui, globalement, ont choisi de croire en ce programme, malgré la mauvaise coordination politique et industrielle qui a caractérisé sa conception et ses premières années, conduisant à un retard de plus de cinq ans aujourd'hui.

(1) Multi Role Tanker and Transport.

(2) Livre blanc, op. cit., p. 228.

L'expérience enseigne la prudence, surtout en matière de programmes d'armement, mais il semble désormais possible d'envisager des premières livraisons fin 2013 ou début 2014. Il s'agit donc, pour la France, de bien spécifier ses besoins : demander un standard rustique afin de pouvoir bénéficier des toutes premières livraisons, quitte à accroître nos exigences dans le temps. En outre, les négociations doivent porter sur la façon dont nos paiements seront décalés dans le temps : la programmation retenue correspond à des dates de livraison trop optimistes et il n'y a pas lieu de financer la livraison d'avions par avance.

Enfin, il est souhaitable que la cible de 50 appareils soit maintenue, et que l'on conserve l'horizon d'une fin de livraison à l'année 2020.

2. Les mesures complémentaires prises pour combler le déficit de capacités tactiques.

Devant le retard de l'A400M et la prolongation du trou capacitaire qui s'ensuivrait, des mesures palliatives ont été prises dont on ne peut que se féliciter.

Le retrait programmé des C160 Transall a été repoussé à 2018, pour 10 appareils, à charge pour le SIAé d'en assurer la régénération et la maintenance ultérieure pour garantir la meilleure disponibilité possible.

Au-delà, les huit Casa, dont le ministre a récemment annoncé la commande, devraient compléter le parc d'ici à deux ans et soulager les Transall.

Enfin, les solutions d'affrètements déjà en vigueur doivent atténuer les difficultés de transport de fret, notamment comme il est envisagé de le faire, en augmentant notre droit de tirage pour les années à venir, dans le cadre de l'accord cadre SALIS⁽¹⁾, contrat de location négocié au niveau européen et qui alloue à l'armée de l'air des heures de vols sur des gros porteurs Antonov.

(1) *Solution intérimaire pour le transport aérien stratégique.*

Plus surprenante est la décision de commander des appareils de transport KC 390 d'Embraer. En effet, ce besoin n'était pas identifié au moment des débats sur la loi de programmation militaire, en juillet dernier. Le projet semble avoir brutalement émergé en septembre, à l'occasion du déplacement du Président de la République au Brésil.

Si le rapporteur comprend l'intérêt d'une coopération stratégique, aéronautique et spatiale avec le Brésil et est prêt à la soutenir, il ne peut que regretter la méthode employée qui bat en brèche toute la démarche de programmation issue du Livre blanc à laquelle devraient être soumis tous les programmes d'équipements militaires.

On dit maintenant que cet appareil, encore en conception, et dont toutes les spécifications ne seraient pas connues, pourrait arriver à point nommé pour remplacer le C130H. Le hasard ferait parfois bien les choses !

En tous cas, il est impératif que l'état-major des armées, l'armée de l'air et la délégation générale pour l'armement puissent intervenir suffisamment en amont sur le déroulement de ce nouveau programme, pour spécifier le besoin français, s'agissant tant de l'engagement opérationnel, tactique ou stratégique, que de nos exigences quant au maintien en condition opérationnel, dans une démarche de coût de possession maîtrisé.

3. Sur les ravitailleurs : sortir des bricolages

Le vieillissement de la flotte entraîne des coûts de rénovation importants, qui s'ajoutent au coût d'entretien croissant. De nouveau, le rapporteur souligne l'urgence de prendre une décision concernant l'acquisition des MRTT.

a) État de la flotte

La flotte d'avions ravitailleurs est actuellement composée de onze C-135 FR, acquis neufs en 1964 et de trois KC-135R achetés d'occasion en 1997-1998.

Ce parc, et notamment les C-135 FR, est ancien. Ses capacités sont aujourd'hui limitées, mais il doit être maintenu, faute d'un programme de remplacement.

La LPM prévoit la commande de MRTT, avions ravitailleurs multirôles modernes. Leur livraison devrait s'étaler jusqu'en 2022.

Cela suppose des travaux de mise à niveau des appareils existants : équipements indispensables à leur intégration dans la circulation aérienne générale, traitement des principales obsolescences.

Le premier marché, d'un montant de 14,2 millions d'euros, notifié en janvier 2007, portait sur les C-135-FR (IFF, TCAS et surveillance vidéo), pour

12,7 millions d'euros, et comportait une option, de 1,5 million d'euros, pour une mise à niveau de l'IFF Mode S et du TCAS des KC-135R. Cette option ayant été levée en novembre 2007, les derniers appareils modifiés seront livrés en 2009.

Une seconde tranche, notifiée à Air France Industries le 14 janvier 2009, ne concerne que les 11 C135FR pour un montant de 38,3 millions d'euros et les dernières livraisons devraient intervenir à la fin de la programmation en 2014.

Avec ces travaux, la possibilité de maintenir effectivement ces avions en activité jusqu'en 2022 est probable, mais pas certaine, jusqu'à ce qu'on connaisse les résultats définitifs de l'étude de vieillissement que conduit Boeing, avion par avion, et qui sont attendus pour la mi-2010.

Mais à en croire les inspections déjà réalisées, et qui n'ont pas mis en évidence de défaut majeur, le maintien de la flotte jusqu'en 2022 serait possible, ce qui, compte tenu du décalage du programme MRTT, conduirait alors l'armée de l'air à programmer une troisième tranche de rénovation des C135-FR, particulièrement coûteuse (85 millions d'euros), à l'horizon 2011.

En dehors de ces opérations de rénovation, les niveaux de maintenance NTI 1 et 2 sont assurés par l'armée de l'air sur la base aérienne d'Istres, le NTI 3 ayant, lui, été confié depuis le 1^{er} janvier 2008 à la société SABENA Technics, pour une durée de 12 ans, tandis que le marché de soutien aux moteurs est détenu par Air France Industries (AFI) depuis 2002 et pour une durée de 10 ans. Le coût global des marchés de soutien à la flotte de ravitailleurs s'est élevé à 87,5 millions d'euros en 2008, ce qui correspond à 13 900 euros par heure de vol. Et il y a peu de chances que les choses s'arrangent dans les années à venir, eu égard au vieillissement accru des aéronefs.

On ne peut donc que regretter que, face à cette situation, parfaitement appréhendée depuis de nombreuses années, il n'ait toujours pas été jugé utile de passer la commande des MRTT, programme dont le lancement avait pourtant été approuvé par le ministre voici plus de deux ans, le 19 avril 2007.

b) Le projet d'acquisition des MRTT

Les contrats de projection issus du Livre blanc soulignent le besoin de disposer d'une flotte dualé capable d'assurer le ravitaillement en vol et des missions de transport stratégique. Ces appareils devront permettre d'assurer le contrat lié à la composante aérienne de la dissuasion nucléaire, la projection d'une flotte de 70 avions de combat sur un théâtre d'opérations situé à 7 000 à 8 000 kilomètres et de participer à la projection d'une force d'urgence de 5 000 hommes à 7 000 à 8 000 kilomètres, dont l'échelon initial doit être acheminé en moins de cinq jours.

À terme, les A330 en version MRTT, les A400M ainsi que la flotte actuelle d'avions de transport de passagers (trois A310 et deux A340) devraient constituer un ensemble cohérent, à même de permettre la tenue de ces objectifs.

C'est dans cette perspective que la LPM prévoit l'acquisition de 14 MRTT, en envisageant un partenariat public privé, précision étant faite que « *les cadences d'acquisition seront fixées d'ici 2010 et présentées au Parlement* »⁽¹⁾. Dix MRTT devraient ainsi être commandés au cours de la période 2009-2014, pour être livrés au cours de la programmation 2015-2020 suivante, les quatre autres devant l'être après 2020.

Là encore, la programmation risque d'avoir beaucoup de mal à être respectée, si une décision n'est pas prise en tout début de l'année 2010. Or, le ministre a récemment encore fait état de ses doutes sur la pertinence du mode d'acquisition de la capacité prévu en LPM, à savoir le partenariat public privé. Et il y a fort à craindre que ces hésitations ne conduisent une nouvelle fois à différer la décision et donc à retarder les livraisons. Celles-ci ne pourraient alors commencer qu'en 2015, pour une mise en service en 2016 et s'étaler, *a minima*, jusqu'en 2022 dans le cas d'une acquisition patrimoniale, voire 2027 dans l'hypothèse d'un montage que l'on appelait, il n'y a pas si longtemps encore, « innovant ».

Dans l'attente de la décision, il convient toutefois de garder à l'esprit que le programme MRTT représente un coût d'acquisition patrimoniale de quelques 2,8 milliards d'euros, qu'il vaudrait mieux être en mesure d'engager durant la présente LPM, là encore pour préserver l'avenir.

S'agissant globalement de l'aéromobilité, le rapporteur ne peut que renouveler sa proposition d'acquérir un voire deux A330, actuellement disponibles chez l'industriel.

Cette solution présenterait plusieurs avantages :

– ces appareils, aménagés dans un premier temps en version « cargo », permettraient de combler rapidement une partie de notre déficit capacitaire ;

– ultérieurement, c'est à dire dès la livraison des premiers A400M, ils pourraient être transformés en ravitailleurs, dans un partenariat entre l'industriel et le SIAé, qui y gagnerait de nouvelles compétences ;

– leur financement ne devrait pas poser de difficulté budgétaire particulière, si on utilise les flux de paiement initialement prévus pour les livraisons d'A400M qui interviendront finalement avec cinq ans de retard.

Il semble que l'industriel, sollicité dans ce sens, n'ait, à ce jour, présenté aucune proposition vraiment attractive. Gageons que cette situation n'est pas irréversible et qu'un accord pourrait être rapidement trouvé pour satisfaire aux orientations du Livre blanc qui a clairement affirmé la priorité donnée au transport de fret et, dans le même temps, engager le remplacement de nos ravitailleurs.

(1) Alinéa 212 du rapport annexé de la loi de programmation militaire.

D. LES DRONES DE MOYENNE ALTITUDE LONGUE ENDURANCE (MALE)

Chaque jour qui passe, en Afghanistan, les drones montrent à quel point ils sont devenus indispensables aux armées modernes. Le déploiement depuis février dernier de notre système intérimaire de drone MALE (SIDM), baptisé Harfang, permet un retour d'expérience des plus riches. Fort de ce constat, chacun reconnaît la pertinence des préconisations du Livre blanc et, symétriquement, constate avec regret la faiblesse des moyens qu'y consacre l'actuelle programmation.

1. Une capacité qui fait ses preuves, mais qui reste fragile

Le système « Harfang », de drone MALE dont dispose l'armée de l'air se compose d'une station sol et de trois vecteurs aériens équipés de capteurs électro-optiques et infrarouge, d'un illuminateur laser, d'un capteur d'énergie radar, et d'une liaison satellite.

Développé par EADS, sur une plateforme IAI (Israël Aerospace Industries), il a été acquis en 2001.

Après avoir subi cinq années de retard dans son développement, il a connu avec succès, dans sa phase de réception, une première utilisation opérationnelle à la mi-septembre 2008 pour assurer la sécurité du déplacement du Pape à Lourdes.

Officiellement livré à l'armée de l'air par la DGA, le 29 janvier 2009, son déploiement en Afghanistan, sur la base de Bagram, a commencé le 30 janvier 2009 et le premier vol opérationnel a été effectué le 17 février. Chacun conviendra qu'il s'agit là d'une véritable prouesse à mettre, une fois de plus, à l'actif de l'armée de l'air et notamment des militaires de l'escadron Adour, de la base aérienne 709 de Cognac-Chateaubernard, doté du système et qui le met en oeuvre, mais également de l'industriel dont les équipes, présentes sur le théâtre, ont montré, dans les conditions particulièrement difficiles que l'on connaît, des capacités tout à fait remarquables.

Ce faisant, et alors que le drone Harfang a aujourd'hui dépassé les 1 000 heures de vol, on commence à disposer d'un retour d'expérience significatif.

Globalement, les performances du système sont jugées satisfaisantes tant par l'état-major que par les utilisateurs directs rencontrés par le rapporteur lors de son déplacement en Afghanistan le 15 octobre dernier.

Ces derniers émettaient toutefois un certain nombre de souhaits, au premier rang desquels la mise en place d'un soutien opérationnel en adéquation avec le déploiement, ce qui est en cours, mais également des modifications visant à améliorer les performances du système : remplacement de l'optronique, dépassée ; changement du moteur, pour un modèle à injection, afin de s'affranchir des problèmes de carburation rencontrés jusque là ; mise en place d'un dispositif RVT, en cours également ; ainsi que de moyens d'écoutes électromagnétiques ; changement de la caméra « jour » sur dérivation pour un système « jour-IR » ; etc.

Les évolutions déjà en cours et les propositions faites pour perfectionner encore le système, font passer un peu à l'arrière plan les déconvenues inévitables dans le cadre du déploiement dans des conditions extrêmes d'un système intérimaire, sitôt livré.

Pour autant, on ne peut passer sous silence qu'un des vecteurs (Harfang 2022), victime de difficultés techniques en vol, a vu sa plateforme assez fortement endommagée, ce qui a nécessité son renvoi chez IAI pour réparation et que le deuxième a dû être immobilisé à la suite du prélèvement d'éléments de rechange moteur pour préserver le troisième vecteur opérationnel.

Cette situation illustre bien le risque de rupture capacitaire qu'il convient de prévenir, si nous voulons que la France conserve sa place de grande puissance aérienne, comptant dans le club très fermé des nations capables de maîtriser la fonction Connaissance et anticipation, définie comme première fonction stratégique par le Livre blanc et à laquelle participent pleinement les drones.

2. Les premiers enseignements

Au-delà, le retour d'expérience de ce premier déploiement permet également de retenir certains enseignements pour le moyen terme :

– il est nécessaire que nous disposions d'un nombre suffisant de vecteurs pour chaque système afin de faire face aux immobilisations pour maintenance mais également à l'attrition inévitable notamment en OPEX ;

– il nous faut disposer d'un nombre de systèmes suffisants pour être en mesure d'assurer la formation, l'entraînement et les missions sur le territoire national ou en déploiement à l'extérieur ;

– il pourrait être intéressant, notamment si nous acquérons de nouveaux vecteurs, d'être en capacité de procéder à l'emport d'armement, en particulier pour l'appui aux forces terrestres, ce qui permettrait là encore de disposer d'un retour d'expérience pour la préparation de l'avenir ;

– la chaîne de soutien doit être pensée et organisée dès la conception, dans une démarche de coût de possession maîtrisé, en recherchant la plus grande fiabilité, sinon rusticité des composants, mais également leur modularité, pour simplifier au maximum les interventions ultérieures susceptibles d'être réalisées sur théâtre ;

– il faut former et fidéliser un nombre suffisant de spécialistes capables de mettre en oeuvre les systèmes en toutes circonstances, s'agissant tant du pilotage que du recueil et de l'exploitation de données ou de la maintenance ;

– la maîtrise des bandes de fréquences et des capacités de liaisons satellitaires pour l'acheminement des données est un enjeu stratégique majeur, qu'il nous faut gérer, de même que l'interopérabilité des dispositifs de

transmission ou de réception, en coalition notamment, comme c'est le cas aujourd'hui en Afghanistan ;

– la question de l'intégration des drones dans l'espace aérien non ségrégué doit être rapidement traitée, sauf à réduire de façon très importante leur utilisation, ce qui serait regrettable, eu égard à la plus-value qu'ils sont susceptibles d'apporter tant au niveau de la défense que de la sécurité nationale, qui plus est en interministériel (douane, police-gendarmerie, sécurité civile, etc.) ;

– il nous faut développer l'expertise étatique sur ces nouveaux équipements, via la SIMMAD pour la maîtrise d'œuvre (contrats de MCO) et le SIAé. Ce dernier a déjà été sollicité, en tant qu'expert, pour évaluer l'ampleur de la réparation à effectuer sur la plateforme du Harfang 2022, afin que l'État puisse négocier avec l'industriel IAI dans les meilleures conditions. Au-delà, il devrait assurer les opérations de niveau industriel sur les drones déployés en OPEX (rappelons que les personnels du service sont effectivement présents sur des théâtres aussi différents que le Tchad et l'Afghanistan, ou en poste à Djibouti).

3. Une programmation en contradiction avec le Livre blanc et l'urgence des besoins

Le Livre blanc accorde une grande importance aux drones, considérant notamment que « *la capacité en drones tactiques et de longue endurance, sera [...] renforcée, aussi bien pour la surveillance et le renseignement que pour l'appui aux forces terrestres par des drones armés* »⁽¹⁾.

Or, la LPM, qui devrait mettre en adéquation les moyens avec les préconisations du Livre blanc, n'alloue que 285 millions d'euros aux différents segments de drones, qu'il s'agisse des MALE de l'armée de l'air, ou des drones tactiques et des mini drones de l'armée de terre, sans parler des drones marine.

Dans ces conditions, on peut craindre que l'objectif ne puisse être atteint, que l'on s'engage au développement de nouveaux programmes ou qu'on se résigne à des « achats sur étagère ».

4. Le calendrier d'action et les pistes à explorer

Il nous faut tout à la fois conforter les systèmes existants, pour échapper au trou capacitaire et préparer l'avenir.

Le ministère de la défense envisage aujourd'hui d'acquérir un quatrième vecteur pour le système SIDM. Ce vecteur étant disponible chez l'industriel, l'opération pourrait se faire début 2010. Il serait toutefois utile, compte tenu des premiers enseignements tirés d'une petite année de fonctionnement, de ne pas se limiter à cet achat et, comme l'armée de l'air en a émis le souhait, d'acquérir

(1) Ibid. p. 227.

également une deuxième station sol. En effet, ceci permettrait de disposer de l'équipement minimal (station sol et vecteur) pour la formation et l'entraînement.

Mais il est tout de même à craindre qu'au cours des mois suivants, ces quatre vecteurs ne suffisent pas à faire face à l'attrition sur le théâtre afghan et que la France soit confrontée à cette difficile alternative : compléter son parc dans l'urgence, avec tous les risques que cela comporte, y compris de dépendance vis-à-vis d'un duopole étranger, ou se résigner à une sortie bien malheureuse. C'est pourquoi le rapporteur a déjà évoqué à plusieurs reprises l'opportunité qu'il y aurait à acquérir non pas un mais trois vecteurs supplémentaires, ainsi qu'une deuxième station sol, afin d'avoir la plus grande souplesse sur l'utilisation de ces moyens et de se parer au mieux contre une rupture capacitaire.

Bien entendu, ce complément peut être envisagé de plusieurs façons : en reprenant le système SIDM, ce qui n'exclut pas, bien entendu, sa modernisation, ou en procédant à l'acquisition d'autres équipements, sur étagère, comme cela a pu récemment être évoqué dans la presse. Le rapporteur considère toutefois qu'en cette matière comme en toute autre, et qui plus est s'agissant là de petits parcs, il convient de rechercher la plus grande cohérence, à défaut d'homogénéité, afin d'optimiser tout à la fois les processus de formation et d'entraînement mais également le soutien. À moins que l'on ne s'oriente vers de la location de systèmes, comme l'ont déjà fait un certain nombre de pays, apparemment avec satisfaction.

Reste la préparation de l'avenir !

En ce qui concerne l'équipement en drones à l'horizon 2014-2015, la France devra inévitablement trouver les ressources nécessaires pour s'équiper d'un nombre suffisant de systèmes de nouvelle génération.

Plusieurs pistes existent aujourd'hui : l'*Advanced UAV* d'EADS, en coopération avec l'Allemagne et l'Espagne, le système de drones MALE (SDM) porté par Dassault et Thalès à partir d'une plateforme Héron TP israélienne...

C'est là tout l'objet de la mission d'information confiée par la commission de la défense nationale et des forces armées au rapporteur et à son collègue Yves Vandewalle qui rendront prochainement leur rapport.

Les enjeux politiques, industriels et opérationnels sont majeurs. Il y va de notre indépendance stratégique, du maintien de notre base industrielle et technologique de défense, de la place de la France en Europe et dans le monde. Une armée, et notamment une armée de l'air de premier rang comme la nôtre, est en effet un élément déterminant pour notre présence dans le monde et notre influence.

Mais dans le même temps, si l'on souhaite équiper notre armée de drones MALE de nouvelle génération au début de la prochaine période de

programmation, la décision d'en engager le développement devra être prise dans les mois à venir.

Dans ce sens, une concertation pourrait être rapidement menée avec les armées, mais également les autres départements ministériels susceptibles d'être intéressés, afin d'être en mesure d'arrêter clairement les besoins et de cerner les éventuelles perspectives de mutualisation d'emploi.

Un deuxième « tour de table », avec les industriels cette fois, permettrait d'évoquer les meilleures coopérations, nationales, européennes et au-delà, à partir des secteurs d'excellence de chacun.

Une procédure qui devrait se conclure lors d'un comité interministériel d'investissement afin d'engager le programme finalement retenu et de s'y tenir fermement. Parce que sans confondre vitesse et précipitation, il y a maintenant urgence. Le Parlement suivra de près l'évolution de ces décisions, exerçant ainsi pleinement sa fonction de contrôle.

E. LE DRONE DE COMBAT : LE PROGRAMME NEURON

Le drone de combat est quant à lui une perspective de plus long terme, heureusement prise en compte depuis plusieurs années.

La France participe au financement, en collaboration avec la Suède, l'Italie, l'Espagne, la Grèce et la Suisse, d'un démonstrateur technologique d'avion de combat sans pilote (UCAV) appelé Neuron. Sur le plan industriel, le projet est conduit par Dassault aviation et associe les sociétés SAAB, ALENIA, RUAG, HAI, EADS CASA et Thales Communication.

L'ambition du projet Neuron est double : il s'agit tout à la fois de contribuer au maintien des compétences et des technologies clés pour le lancement de la prochaine génération d'avions de combat à l'horizon 2025 et de valider en vol la capacité d'un drone de combat. Ce démonstrateur devrait également permettre d'affiner les concepts d'emploi ainsi que l'expression du besoin opérationnel pour un système UCAV. Un effort important est consacré aux technologies liées à la plateforme et à la furtivité.

Le coût total de ce démonstrateur est de 422 millions d'euros, dont 223 millions d'euros pour la France. Le premier vol est prévu en 2011 et le tir d'un armement en 2012. La dynamique européenne générée par ce projet devra être poursuivie au-delà de cette date afin d'ouvrir la voie au développement d'un avion de combat véritablement européen.

En 2010, il faudra concevoir la seconde étape de ce projet, le cas échéant en associant de nouveaux pays selon le degré de pertinence industrielle. À cet égard, le rapporteur considère comme très souhaitable que nos partenaires britanniques envisagent de s'associer à ce projet, dans la mesure où ils disposent

également de la capacité technologique à concevoir les programmes devant succéder aux avions de combat actuels et où, comme la France, ils ont vocation à s'en équiper en nombre.

En effet, il est tout à fait déterminant que l'Europe soit présente sur le segment de l'aviation de combat dans les années 2030-2040. Elle ne le sera que si elle sait rapprocher les meilleures expertises industrielles dans les différents domaines technologiques, en évitant les doublons inutiles et les duplications coûteuses, qu'aucun État ne saurait accepter, alors que chacun doit aujourd'hui optimiser sa dépense.

F. LES MOYENS ALLOUÉS À LA FLOTTE GOUVERNEMENTALE

Pour permettre au Président de la République, au Premier ministre et aux plus hautes autorités civiles ou militaires de l'État de se déplacer en tout endroit et à tout moment, éventuellement en toute discrétion, pour les besoins de leurs fonctions, l'armée de l'air met à leur disposition des moyens aériens avec leurs équipages.

L'escadron de transport, d'entraînement et de calibration (EETEC), qui met en œuvre les appareils dédiés aux autorités gouvernementales et militaires, est stationné sur la base aérienne de Villacoublay. Les demandes de missions émises par l'état-major particulier du Président de la République (EMP), le cabinet du Premier ministre ou du ministre de la défense sont traitées par une cellule de régulation de la liaison aérienne située dans les locaux du Centre multimodal de transport sur la base de Villacoublay.

Outre le transport d'autorités, l'EETEC assure des missions d'évacuation sanitaire (EVASAN) ou encore diverses missions de transport de matériels et de personnels.

195 militaires sont affectés à cet escadron, dont 74 officiers, 43 sous-officiers et 78 militaires du rang. Cette dernière catégorie est en augmentation (+ 25) par rapport à 2008 ⁽¹⁾, pour prendre en compte l'augmentation des personnels de cabine et de restauration-hôtellerie sol, pour faire face à l'augmentation de l'activité de l'unité, à l'augmentation des tenues d'alerte et à la préparation de l'arrivée des nouveaux avions à usage gouvernemental (AUG) : Airbus A330 et Falcon 7X.

S'agissant de la tenue des alertes, les moyens aériens mobilisés sont les suivants :

– au profit du Président de la République et du Premier ministre : un A319 ou un Falcon 7X, un Falcon 900 ou un Falcon 50 et deux Super Puma ;

(1) L'EETEC comptait en 2008 53 militaires du rang.

– au profit du Gouvernement : un Falcon 900 ou un Falcon 50 et l'un des Super Puma en alerte pour le Président de la République et le Premier ministre, sur autorisation du cabinet du Premier ministre et de l'EMP ;

– au titre d'une EVASAN : un Falcon 50 ou un Falcon 900.

Pour ces AUG, mis en oeuvre par l'ETEC, l'emploi relève directement de l'EMP et du cabinet du Premier ministre, qui arbitre les mises à disposition des différents ministères.

L'escadron de transport Esterel, installé sur la base aérienne de Creil, dispose quant à lui d'avions à capacité « longue distance » (A340 et A310), stationnés sur l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle, pour le transport de passagers. Ils sont principalement utilisés pour les relèves des opérations extérieures, des forces prépositionnées et du personnel servant dans les DOM-COM (le rapporteur a voyagé avec la relève à bord d'un A340 d'Esterel pour se rendre en Afghanistan, *via* Abou Dhabi, le 14 octobre dernier).

Par ailleurs, l'unité effectue ponctuellement des missions de transport au profit de la Présidence de la République, du Premier ministre ou des autres ministères. Les demandes sont traitées directement par le centre multimodal de transport qui gère le plan de charge des appareils.

186 militaires sont affectés à cet escadron, dont 48 officiers, 43 sous-officiers et 95 militaires du rang.

Le tableau ci-après décrit les moyens dont disposent ces deux escadrons.

	Type d'appareil	Nombre	Entrée en service	Retrait envisagé de l'ETEC/ESTEREL	Disponibilité en 2008
ETEC	A319 CJ	2	2002	1 en 2010	91 %
	Falcon 7X	1	2009	Non déterminé	S.O.
	Falcon 900	2	1987	En cours d'étude	93 %
	Falcon 50	4	1980	1 en 2010	93 %
	Super Puma VIP	3	1974	Limite d'activité 2023	83 %
	TBM 700	6	1992	Non déterminé	60 %
ESTEREL	A310-300	3	1993 et 2001	Selon MRTT	93,2 %
	A340	2	2006 et 2007	Selon MRTT	99,7 %

Source : ministère de la défense.

Les coûts de fonctionnement et les crédits destinés à ces unités figurent dans les tableaux ci-après.

	Programme	Action	titre	constaté 2006	constaté 2007	constaté 2008	prévision 2009	prévision 2010
ETEC	P178	4	titre 2 HP ⁽¹⁾	7,7	6,7	6,3	6,8 ⁽²⁾	6,8
			titre 3 hors EPM ⁽³⁾	48,1	39,8	29,1	29,1	29,1
			titre 3 EPM	22,1	22,8	18,52	19,66	21,04
TOTAL coût de fonctionnement ETEC				77,9	69,3	53,9	55,1	56,4
ESTEREL	P178	4	titre 2 HP	6,4	6,9	7,3	7,3	7,3
			titre 3 hors EPM	90,1	88,1	64,8	64,8	64,8
			titre 3 EPM (A310)	16,8	19,8	12,6	5,43	8,47
	P146	8	titre 3 (A340)	3,6	23,1	28,1	26,6	32,98 ⁽⁴⁾
TOTAL coût de fonctionnement ESTEREL				116,9	137,9	112,8	104,13	113,55

En millions d'euros courant, AE=CP chaque année s'agissant de dépenses de fonctionnement.

Source : ministère de la défense

En ce qui concerne le renouvellement de la flotte, un premier Falcon 7X a été livré à l'ETEC en juillet 2009 et le deuxième, commandé, devrait être livré au printemps 2010. Les deux Falcon 50, alors retirés de l'ETEC, seront transformés en appareils de surveillance maritime.

(1) HP : Hors Pension (n'inclus pas la contribution au CAS pension).

(2) Cf. Paragraphe 4.

(3) EPM : Entretien programmé des matériels (MCO).

(4) Pour 2010, les paiements de 32,98 M€ se répartissent en 31,00 M€ pour la location des 2 avions et 1,98 M€ pour l'avance forfaitaire dans le cadre de l'acquisition (levée de l'option d'achat).

Quant à l'A330, en acquisition patrimoniale, il devrait être livré en octobre 2010. Un des deux A319 CJ aurait alors vocation à être mis en vente, l'autre étant alors conservé.

Ces escadrons assurant des missions dans un cadre interministériel, ils bénéficient d'un dispositif de refacturation des prestations à ses clients.

VOLS RÉALISÉS EN 2008, PAIEMENT EN 2008

DÉBITEURS	Paiement intervenu (en euros)	Reste à percevoir
Présidence de la République – Élysée	4 338 911,24	0,00
Ministère de la culture et de la communication	176 977,03	0,00
Ministère de la justice D.A.G.E.	266 306,97	0,00
Ministère de la santé, de la jeunesse et des sports	19 320,17	0,00
Ministère de l'agriculture et de la pêche	215 532,59	0,00
Ministère de l'écologie du développement et de l'aménagement durable	214 685,24	0,00
Ministère de l'économie, des finances et de l'emploi	165 537,53	0,00
Ministère de l'éducation nationale	6 266,00	0,00
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche	129 196,33	0,00
Ministère de l'immigration, de l'intégration, de l'identité nationale et du codéveloppement	453 669,27	0,00
Ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales	431 664,21	0,00
Ministère des affaires étrangères et européennes	1 406 202,51	0,00
Ministère du logement et de la ville	13 901,48	0,00
Ministère du travail, des relations sociales et de la solidarité	151 105,85	0,00
Secrétaire d'État chargé de la coopération et de la francophonie	377 388,75	0,00
Secrétaire d'État chargé du commerce extérieur	111 517,87	0,00
Secrétariat d'État à l'intérieur et aux collectivités territoriales	88 091,26	0,00
Secrétariat d'État chargé de la défense et des anciens combattants	3 444,34	0,00
Secrétariat d'État chargé de la famille	13 587,01	0,00
Secrétariat d'État chargé de la solidarité	7 832,50	0,00
Secrétariat d'État chargé de l'aménagement du territoire	14 620,67	0,00
Secrétariat d'État chargé de l'emploi	25 596,84	0,00
Secrétariat d'État chargé de l'industrie et de la consommation	20 908,03	0,00
Secrétariat d'État chargé de l'outre-mer	183 746,75	0,00
Secrétariat d'État chargé des affaires européennes	204 921,24	0,00
Secrétariat d'État chargé des sports, de la jeunesse et de la vie associative	9 399,00	0,00
Secrétariat d'État chargé des transports	23 508,19	0,00
Secrétariat d'État chargé du commerce extérieur	9 399,00	0,00
Secrétariat d'État chargé du commerce, de l'artisanat, des PME, du tourisme	31 890,39	0,00
Secrétariat d'État chargé des affaires étrangères et des droits de l'homme	116 191,06	0,00
Secrétariat d'État des sports, de la jeunesse et de la vie associative	40 739,68	0,00
TOTAL	9 272 059,00	0,00

Source : ministère de la défense.

Le tableau ci-après décrit les paiements intervenus et les montants restant dus à ce jour pour les vols réalisés en 2008.

VOLS RÉALISÉS EN 2008, PAIEMENT EN 2009

(état arrêté au 1^{er} juillet 2009)

DÉBITEURS	Paiement intervenu	Reste à percevoir
Présidence de la République - Elysée	0,00	507 462,93*
Ministère de la culture et de la communication	24 019,67	0,00
Ministère de la justice D.A.G.E.	0,00	93 189,70
Ministère de l'agriculture et de la pêche	48 518,50	18 798,00
Ministère de l'écologie du développement et de l'aménagement durable	58 258,97	0,00
Ministère de l'économie, des finances et de l'emploi	68 419,85	17 164,85
Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche	14 620,67	0,00
Ministère de l'immigration, de l'intégration, de l'identité nationale et du développement solidaire	0,00	109 459,42
Ministère des affaires étrangères et européennes	752 507,38	896 553,29
Ministère du logement et de la ville	28 980,26	0,00
Secrétariat d'État à l'intérieur et aux collectivités territoriales	207 322,34	8 577,08
Secrétariat d'État chargé de la solidarité	22 547,69	9 137,92
Secrétariat d'État chargé de l'aménagement du territoire	14 620,67	17 164,85
Ministère des affaires étrangères - PFUE	2 765 696,67	1 651 442,37*
TOTAL	4 005 512,67	3 328 950,41

* en cours de paiement.

A défaut en attente de paiement (factures émises) pour les autres

Source : ministère de la défense.

Le tableau suivant rassemble quant à lui les mêmes informations, mais pour les vols effectués au premier semestre 2009.

VOLS RÉALISÉS EN 2009, PAIEMENT EN 2009

(état arrêté au 1^{er} juillet 2009)

DÉBITEURS	Païement intervenu	Reste à percevoir
Présidence de la République Élysée	0,00	4 603 153,00 ⁽¹⁾
Ministère chargé de la mise en œuvre du plan de relance	0,00	31 932,26
Ministère de la culture et de la communication	0,00	9 399,00
Ministère de la justice D.A.G.E.	0,00	43 375,17
Ministère de la santé de la jeunesse des sports et de la vie associative	6 266,00	8 876,83
Ministère de l'agriculture et de la pêche	67 111,09	51 172,33
Ministère de l'écologie du développement et de l'aménagement durable	77 296,69	104 955,51
Ministère de l'économie, des finances et de l'emploi	500 357,43	75 714,17
Ministère de l'immigration, de l'intégration, de l'identité nationale et du dév. solidaire	73 625,50	0,00
Ministère de l'intérieur de l'outre-mer et des collectivités territoriales	386 076,53	63 098,82
Ministère des affaires étrangères et européennes	1 090 976,33	183 443,96
Ministère du logement et de la ville	12 009,83	0,00
Ministère du travail des relations sociales de la famille et de la solidarité	13 576,33	19 541,75
TOTAL	2 227 295,73	5 275 935,65

⁽¹⁾ L'état-major de l'armée de l'air indique toutefois que le règlement de cette somme a été effectué le 16 octobre.

Source : ministère de la défense.

Ces éléments montrent les tensions de trésorerie que connaissent l'ETEC et l'Esterel, qui étaient toujours, au 1^{er} juillet dernier, dans l'attente de plus de 3,3 millions d'euros en règlement de prestations effectuées en 2008 et de près de 5,3 millions d'euros pour 2009. Le rapporteur regrette cette situation, contraire à la bonne gestion de ces flottes, et invite le ministère de la défense à un suivi plus rigoureux de ce dossier. En effet, s'il est normal que l'armée de l'air mette à la disposition de la Présidence de la République et du Gouvernement les aéronefs et les équipages de ces escadrons spécialisés, il n'est pas acceptable, qui plus est en période de révision générale des politiques publiques, que la défense soit ainsi condamnée à servir de banquier au reste de l'exécutif.

CONCLUSION

Le projet de loi de finances pour 2010 mettra en ligne des moyens globalement conformes à la loi de programmation 2009-2014.

Le mouvement de réforme initié en 2008 va se poursuivre, avec la réorganisation de la carte militaire et l'accélération de la mutualisation interarmées des soutiens.

Toutefois, le rapporteur considère que ce processus, pour incontournable qu'il soit, n'est pas sans risque.

En effet, le ministère de la défense va de réforme en réforme depuis le milieu des années 1990, dans un contexte de mobilisation opérationnelle maximum, avec des moyens matériels et financiers qui restent contraints.

Alors que l'armée de l'air, qui amorçait son atterrissage après la réforme Air 2010, a été invitée à remettre les gaz pour une nouvelle étape, beaucoup de ses personnels s'interrogent aujourd'hui encore sur la prochaine destination et sur le niveau de carburant prévu pour l'atteindre.

Il revient donc à la représentation nationale d'exercer son contrôle vigilant sur le respect des engagements pris et l'évaluation des mesures mises en application, en n'hésitant pas, aussi souvent qu'elle l'estime utile, à faire œuvre de proposition.

Telle aura été la modeste ambition du rapporteur à travers ce travail sur le programme 178 « Préparation et emploi des forces » de la mission défense du projet de loi de finances pour 2010.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I. — AUDITION DU GÉNÉRAL JEAN-PAUL PALOMÉROS, CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE DE L'AIR

La commission de la défense nationale et des forces armées a entendu le **général Jean-Paul Paloméros**, chef d'état-major de l'armée de l'air, sur le **projet de loi de finances pour 2010 (n° 1946)** au cours de sa réunion du mercredi 7 octobre 2009.

M. le président Guy Teissier. Nous accueillons le chef d'état-major de l'armée de l'air, le général d'armée aérienne Jean-Paul Paloméros. Vous succédez au général Abrial, qui a pris le 9 septembre dernier la tête du commandement allié pour la transformation de l'OTAN à Norfolk.

Vous allez, mon général, nous détailler les crédits pour l'armée de l'air dans le projet de loi de finances.

Je souhaiterais également que vous nous donniez des précisions sur les modalités du contrat d'armement négocié avec le Brésil. On nous annonce l'acquisition d'avions KC 390, mais il semble qu'ils ne seront disponibles qu'en 2015. Que faire jusque là, alors que l'A400M a pris lui aussi un retard considérable ? Je sais M. Jean-Claude Viollet, notre rapporteur pour le budget de l'armée de l'air, particulièrement sensible à cette question et je vous signale qu'il travaille en ce moment avec M. Yves Vandewalle sur la délicate question des drones.

Général Jean-Paul Paloméros, chef d'état-major de l'armée de l'air. C'est avec honneur et plaisir que je m'exprime devant vous pour la première fois en tant que chef d'état-major de l'armée de l'air. J'apprécie cette occasion qui m'est donnée de vous rendre compte directement de l'engagement des aviateurs au service de la Nation.

J'ai choisi d'évoquer devant vous les enjeux liés au projet de loi de finances pour 2010 et à la loi de programmation militaire (LPM) au travers de quelques unes des nombreuses missions que l'armée de l'air accomplit chaque jour au profit de nos concitoyens, sur toute la surface du globe. Mon but est d'apporter un éclairage opérationnel aux différentes problématiques telles que celles des équipements, du maintien en condition opérationnelle (MCO) de nos matériels ou du processus de rationalisation de très grande ampleur que nous mettons en œuvre.

Je m'en tiendrai évidemment aux domaines liés à mes attributions, clairement définies par le décret du 15 juillet 2009, qui me place sous l'autorité du chef d'état-major des armées que vous venez d'entendre. Vous comprendrez donc

que mes appréciations porteront principalement sur la cohérence organique de l'armée de l'air et de la projection de forces.

Alors que l'armée de l'air fête sa 75^e année, ses contributions au service des autorités politiques et militaires ou de nos concitoyens n'ont jamais été aussi variées.

Les conflits et crises de ce début de siècle confirment, s'il le fallait, le rôle incontournable de la troisième dimension. Le milieu aérospatial permet en particulier à l'arme aérienne de préparer, d'accompagner et de matérialiser la volonté politique sur de longues distances, avec une force considérable et dans des délais rapides.

La troisième dimension est aussi source de richesse, de pouvoir ou d'influence. Je rappellerai que sur les 22 capacités d'innovation technologique jugées stratégiques sur le plan industriel mondial, 17 sont liées au domaine aérospatial. Le dynamisme des industries aéronautiques françaises, et la qualité des acteurs opérationnels qui utilisent leurs produits, nous permettent d'être présents sur des marchés stratégiques, seulement accessibles à des industries à haute valeur ajoutée. Tous les acteurs étatiques et industriels s'accordent d'ailleurs à louer les capacités de l'armée de l'air sur tous les théâtres d'opération où s'illustre quotidiennement la qualité de nos troupes et de ses équipements.

La contribution de l'armée de l'air s'inscrit tous les jours dans la stratégie de défense et de sécurité nationale. Elle intervient sur l'ensemble des théâtres d'opération où nos armées sont impliquées. L'armée de l'air déploie dans le monde 3 500 personnes et environ 80 appareils, parmi lesquels 22 avions de chasse.

Et nombreux sont les exemples où s'illustrent nos aviateurs sur tous les continents.

En Afrique, il y a peu, une pilote de chasse, aux commandes d'un Mirage F1, a décollé de la base aérienne de N'Djamena pour appuyer une section de l'armée de terre française, en proie au feu rebelle, dans le camp de Birao en République Centrafricaine. Elle leur a ainsi permis de reprendre l'initiative, et leur a probablement sauvé la vie.

Un autre exemple récent est celui d'un équipage de l'un de nos vénérables C160 Transall qui, après avoir décollé d'Orléans six heures plus tôt, a largué en mer Rouge, de nuit, un groupe commando de la Marine nationale, chargés de libérer des Français retenus en otage sur leur voilier.

C'est encore un équipage de Transall qui a décollé, après les événements tragiques de la semaine dernière, pour la Guinée Conakry, afin de déposer du fret humanitaire en coordination avec le ministère des affaires étrangères.

Notre capacité de transport, tactique et stratégique traverse une période critique. Je crois en l'A400M, qui est l'avenir de notre flotte tactique. Si les grands projets se heurtent toujours à des difficultés, la force d'un grand pays est de savoir les résoudre.

Une autre illustration se trouve au large de la Somalie. Dans le cadre de l'opération européenne Atalante de lutte contre la piraterie, un système de détection et de commandement aéroporté, dit « Awacs », appareil initialement acquis pour assurer la surveillance de notre espace aérien, vient de démontrer durant deux semaines ses capacités d'adaptation, en partie grâce aux modifications que nous lui avons apportées. Son radar et ses systèmes de transmission de données interopérables avec les navires alliés ont permis de détecter et de communiquer les positions de petits bateaux à très grande distance. Il s'agit d'un outil d'optimisation de dispositif.

Ce qui économise ainsi aux avions de patrouille maritime de longues heures de recherche à vue, qui peuvent alors se concentrer sur l'identification et la surveillance des pistes sur lesquels nous les dirigeons directement. Cette plus-value avait d'ailleurs été soulignée lors de la recherche de l'épave du vol Air France Rio-Paris en mai dernier.

Ces différents exemples illustrent bien la polyvalence de tous les moyens de l'armée de l'air.

Au Moyen Orient, grâce à la toute nouvelle implantation de la base aérienne 104 aux Émirats arabes unis, nos aviateurs, avec leurs Mirage 2000 et demain leurs Rafale, participent activement, aux côtés de leurs camarades de la marine et de l'armée de terre, au soutien et au rayonnement de l'action de la France dans cette région clé du monde.

Outre-atlantique, nos Mirage 2000 participent chaque année à l'exercice majeur CRUZEX, toujours particulièrement formateur, avec nos homologues d'Amérique latine, et notamment nos camarades brésiliens. Il s'agit bien évidemment d'un élément de crédibilité fondamental au moment où se renforce le partenariat entre nos deux pays. J'ajouterai que les Brésiliens n'oublient pas que nous étions à leur côté dès l'époque où ils ont entrepris de reconstituer leurs capacités.

Depuis le printemps dernier, avec ses spécialistes du recueil du renseignement d'origine électromagnétique, trois avions venus de la base aérienne de Fort-de-France ainsi que sept hélicoptères de l'escadron de Cayenne, l'armée de l'air participe à l'opération « HARPIE 2 » de lutte contre l'orpaillage illégal en Guyane, depuis la base aérienne de Rochambeau, en soutien d'une mission intérieure placée sous la responsabilité du Préfet.

En Asie, sur le théâtre afghan, ce sont deux équipages de l'armée de l'air, aux commandes de leurs hélicoptères EC725 Caracal qui sont intervenus en vallée d'Uzbeen pour appuyer, ravitailler et évacuer une section en situation critique, et

ont permis là encore de rétablir l'initiative de nos soldats dans cette embuscade dramatique. Depuis lors les moyens en hélicoptères y ont été renforcés, par la création d'un détachement interarmées auquel l'armée de l'air participe. En Afghanistan également, nos Rafale ont, après avoir été déployés à Kandahar, tiré cette année pour la première fois les très attendus missiles air-sol modulaire AASM, obtenant des résultats d'une très grande précision avec près de 61 bombes larguées, quelle que soit la couverture nuageuse. Cela représente une avancée opérationnelle significative par rapport aux armements guidés laser. Ces événements ont montré l'importance de la polyvalence de nos capacités, qu'il s'agisse des équipages, des capteurs ou encore des armements. Ils ont par ailleurs illustré la nécessité de pouvoir agir quelle que soit la météo.

En Afghanistan, toujours, nos Mirage F1 CR et nos drones SIDM, ou Harfang, fournissent des capacités remarquables dans le domaine du renseignement qui sont très demandées, tant par l'armée de terre que par nos alliés. Je souligne le fait que nos Harfang, bien qu'« intérimaires », ont été déployés à Bagram avec un grand succès. Il s'agit d'une performance à mettre au crédit de notre personnel. Ils ont franchi, depuis leur engagement en février 2009, le cap des 1000 heures de vol, et l'armée de terre n'effectue plus de patrouille au sol sans son appui. En dépit de ces résultats, certaines voies de progrès demeurent, notamment en termes d'interopérabilité. L'enjeu est évidemment de pouvoir s'intégrer dans les coalitions.

C'est donc avec un grand intérêt que nous suivons les travaux menés par MM. Yves Vandewalle et Jean-Claude Viollet dans le cadre de leur mission d'information.

L'action sur les théâtres extérieurs ne doit pas nous faire oublier celle menée en métropole. Ainsi, c'est un contrôleur aérien de la base aérienne de Villacoublay qui, grâce à son expertise et à un matériel spécialisé, a porté secours à un avion de ligne en panne électrique totale, au milieu d'une tempête de neige, lui fournissant un guidage de précision pour lui permettre d'atterrir. Sans cette assistance particulière, que ne peuvent fournir les aéroports civils, cet appareil et ses passagers auraient certainement connu une fin tragique.

Quatre survols de notre territoire nécessitent ainsi, en moyenne, chaque jour de l'année, le décollage sur alerte réelle d'un de nos appareils de défense aérienne, avion de chasse ou hélicoptère, selon le domaine de vitesse et d'altitude, pour effectuer une mission de police du ciel.

Chaque année, nos appareils effectuent ainsi 1 500 décollages sur des préavis de quelques minutes. Lorsque les équipages décollent, ils sont à la fois les yeux et le bras armé de l'État. Ils ne connaissent pas la nature des problèmes de l'appareil qu'ils vont intercepter, de jour ou de nuit, que ce soit un aéronef ULM volant à très faible hauteur et vitesse, ou un avion de ligne à 12 km d'altitude.

Ils peuvent s'assurer de l'identité d'un appareil, porter assistance à un aéronef égaré, comme ce fut le cas le 13 août dernier, lorsque deux Mirage F1 ont pu trouver et ramener un avion de ligne italien, ou encore arraisonner un avion détourné par un terroriste, ce qui n'est pas un cas d'école. Ils doivent s'adapter en vol en fonction des circonstances, ce qui nécessite un matériel performant et un entraînement très exigeant.

Plus de 1 000 aviateurs sont ainsi mobilisés tous les jours de l'année, pour garantir que nous soyons prêts à intervenir en quelques minutes, jour et nuit, pour garantir la souveraineté et la sécurité de notre espace aérien.

Je ne vous cacherai pas ma fierté en vous disant que nos homologues étrangers, y compris outre-manche et outre-Atlantique, sont impressionnés par nos capacités, par la cohérence de notre chaîne de défense aérienne, et que le savoir-faire du commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA), développé depuis 45 ans, est probablement unique au monde. Nos amis britanniques, qui préparent la couverture des jeux olympiques, sont venus s'inspirer de nos méthodes. Le CDAOA s'appuie sur du renseignement collecté en amont auprès de tous les ministères sur un réseau de radars interconnectés, dont le cœur est le centre national des opérations aériennes de Lyon Mont Verdun, qui pourra interagir avec son homologue de l'Alliance atlantique.

Le 11 janvier 2007, un missile chinois a été tiré contre un satellite se trouvant à 865 km d'altitude : le radar GRAVES du CDAOA a permis d'évaluer immédiatement, de manière autonome et indépendante, la réalité de cette annonce et ses conséquences grâce à la précision des éléments recueillis.

De même, le 10 février dernier, nos moyens nous ont permis de suivre la collision entre un satellite américain de télécommunication et un satellite russe inactif.

Surtout, après le tir iranien de février dernier, nous avons pu fournir très rapidement les données orbitographiques du satellite attestant ainsi de la réalité des faits.

Il s'agit d'une capacité précieuse, en termes d'anticipation, que seuls deux autres pays possèdent dans le monde et qu'il s'agit pour nous d'entretenir.

Je souhaiterais maintenant aborder le champ de la dissuasion. Le système air-sol moyenne de portée type A (ASMP-A), dont j'ai prononcé la mise en service opérationnelle la semaine dernière sur la base aérienne d'Istres, marque non seulement le 45ème anniversaire de la dissuasion nucléaire française, mais également une avancée significative pour l'armée de l'air en termes de capacités opérationnelles.

Ce missile de croisière supersonique est sans équivalent. C'est une vitrine technologique du savoir-faire industriel français. Il pérennise l'avenir de notre composante aéroportée, dans le cadre de la réduction du nombre d'escadrons

nucléaires, conformément à nos engagements internationaux, au Livre Blanc et à la volonté du chef de l'État. Je souligne d'ailleurs que ce programme a été développé dans les délais et les coûts initialement prévus.

En 2010, la mise en service du premier escadron de Rafale dans sa version F3 sur la base aérienne de St-Dizier confirmera la pleine polyvalence de nos moyens : cet avion sera capable d'assurer toutes les missions de combat confiées à l'armée de l'air.

En particulier, l'ensemble constitué par les C135, les Rafale ainsi que les missiles SCALP, nous confère une capacité de frappe stratégique non nucléaire de plus de 6 000 km d'allonge en quelques heures, que peu de nations peuvent aujourd'hui mettre en œuvre.

Après vous avoir exposé cette variété de missions qui constituent notre quotidien, je veux maintenant aborder rapidement les défis, humains et organisationnels, auxquels nous faisons face, à savoir notre contribution à la construction européenne, l'intégration au commandement de l'OTAN, la bataille du MCO de nos équipements, et bien sûr, la transformation en profondeur de notre institution.

S'agissant de la coopération européenne, l'armée de l'air avance vite. Après le succès des accords bilatéraux de défense aérienne avec les pays voisins, l'école franco-belge de pilotes de chasse qui a pris son essor en 2005, peut servir de référence au niveau européen, ouvrant la voie à une initiative encore plus ambitieuse qui regroupe dix pays européens pour l'ensemble de la formation future de nos pilotes de chasse. Des postes d'échange, en Italie et en Suisse, pour des jeunes pilotes en formation sont déjà créés. Et les discussions sont en bonne voie pour ouvrir une coopération identique avec la Grèce en 2010. L'Ecole d'aviation de transport d'Avord s'inscrit dans la même dynamique. Un commandement aérien de transport verra le jour en 2010, réunissant la France, l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique. L'élément central de ce dispositif sera, à terme, l'A400M.

L'armée de l'air soutient, en parallèle, notre coopération avec l'OTAN : notre culture en la matière est ancienne. La participation au commandement militaire intégré est de fait, pour nous, plus une évolution qu'une révolution, que couronne la nomination du général Abrial à Norfolk. En termes de moyens, l'armée de l'air a fourni 50 aviateurs supplémentaires au sein de la structure de commandement de l'OTAN en septembre 2009. Nous prévoyons d'en insérer, au total, 300 sur trois ans.

Nous entendons bien prendre une place « pleine et entière » dans les dossiers « air » de l'Alliance (organisation, procédures, opérations), en particulier en vue de faire des choix compatibles avec nos objectifs au sein de l'Europe de la défense.

Ces défis, politiques et stratégiques, n'occulent pas notre combat, et le mot n'est pas trop fort, croyez-moi, pour gagner la « bataille » du MCO de nos équipements. Notre démarche reste axée sur trois priorités : la satisfaction des contrats opérationnels, la pérennisation de la gestion des flottes sur le long terme (certains de nos ravitailleurs ont près de 50 ans) et la garantie de la préparation des forces. Pour ce qui est de l'entraînement des forces, les chasseurs ont bénéficié en 2009 et bénéficieront en 2010 de 180 heures d'entraînement en moyenne et les pilotes d'hélicoptère de 160 heures. La difficulté principale demeure l'entraînement des pilotes de transport, dont les appareils souffrent d'un taux de disponibilité très préoccupant.

Face aux obligations de maîtrise des coûts et de disponibilité des flottes à restaurer, l'armée de l'air a entrepris ces dernières années de nombreuses réorganisations, initiant des améliorations marquantes des processus en faveur du MCO aéronautique. Le bilan de ces démarches est probant et elles ont notablement contribué à maîtriser l'inflation des coûts et à stabiliser la situation.

Au même titre que notre tissu industriel, auquel il est pratiquement lié, le MCO est le fruit d'un investissement constant : les résultats pour 2009 en sont la preuve. Les investissements, avec une loi de finance initiale pour 2009 conforme à la première annuité de LPM, ainsi que les efforts de réorganisation, ont permis une stabilisation de la disponibilité sur nos théâtres extérieurs (avec un taux moyen de 95 %) et pour la préparation de nos forces en métropole (avec 60 %), tout en respectant le cadre budgétaire.

Nous misons pour 2010 sur la réduction anticipée, de 47 millions d'euros, des coûts structurants, dits « des facteurs », liés d'une part aux dividendes de la diminution engagée des coûts de main d'œuvre et, d'autre part, à la baisse des prix des matières premières ainsi qu'à la réduction de l'inflation.

Sans les remettre en cause, nous restons attentifs à ce que ces hypothèses se réalisent effectivement.

Le MCO est une course de fond. Ces signaux positifs constituent un encouragement, qui doit nous inciter à ne surtout pas réduire le niveau de nos efforts financiers consentis jusqu'ici.

J'en viens maintenant au mouvement de réforme. Pour mener à bien la transformation sans précédent qui vise à mettre en place une armée de l'air plus compacte, plus resserrée, plus réactive, la démarche entreprise s'organise principalement autour de deux grands objectifs. D'une part, nous devons rejoindre et maintenir le format du Livre blanc, avec une réduction de 25 % de nos effectifs avant 6 ans. D'autre part, il nous faut assurer la restructuration des implantations, en fermant 8 bases aériennes, soit un cinquième de nos emprises.

Les aviateurs s'inscrivent totalement et avec détermination dans cette démarche de rationalisation et de mutualisation qui, grâce à une bonne communication interne, est parfaitement comprise et acceptée, comme semblent

l'être les mesures d'accompagnement. Cependant, la multiplicité des chantiers, conduits simultanément, peut parfois rendre la réforme déstabilisante.

En particulier pour la mise en œuvre des bases de défense et de la nouvelle organisation interarmées des soutiens, dont l'expérimentation des premiers mois est nominale à ce stade.

Concrètement, le site de Toulouse a fermé ses portes cette année, et sera suivi l'an prochain par la base aérienne de Colmar, puis par Reims et Taverny en 2011. De même, nous avons prononcé la dissolution de deux escadrons de chasse cette année, suivis de deux autres en 2010.

Le projet de budget 2010 est par ailleurs cohérent pour les équipements et les dotations de munitions.

Cependant, et il s'agit là d'une mesure clé du Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale, pour disposer d'avions de combats polyvalents et adaptables, le projet de loi de finances pour 2010 devra nous permettre d'engager le processus de rénovation de nos Mirage 2000D, qui permettra de pérenniser cette flotte jusqu'à l'horizon 2025, et d'acquérir huit Rafale. Garantir la pérennité de notre aviation de combat demeure un défi de toute première importance.

En matière de ressources humaines, mes priorités sont marquées par le respect de la masse salariale, la préservation de nos compétences critiques et la garantie pour le personnel de pouvoir bénéficier de bonnes conditions de travail et de vie.

Ainsi, les déflations ne peuvent pas reposer exclusivement sur une réduction du recrutement, sans hypothéquer l'avenir. Cependant, les flux entrants ont notablement diminué de 9 % cette année par rapport à 2008 pour les officiers, supérieure aux attentes du ministère, et les départs augmentent chez les sous-officiers, de plus de 40 % par rapport à 2006.

Bien naturellement, chacun s'interroge sur son propre avenir. C'est pourquoi l'accompagnement humain de la réforme revêt à mes yeux une importance capitale : l'adhésion des hommes est primordiale. Les efforts qui leur sont demandés sont très importants. Tous les responsables doivent veiller à ce qu'ils soient reconnus, à ce que les attentes ne soient pas déçues, notamment pour ce qui concerne les « effets retour » de la réforme en termes de conditions de travail et de vie.

Nous devons rester vigilants à ce que la loi de finances n'obère pas le fonctionnement courant de nos bases aériennes, notamment en termes d'infrastructures, de conditions de vie et de travail.

Sur cette voie, l'armée de l'air projette, comme nous venons de le faire sur la base aérienne de Tours, des constructions ou rénovations de bâtiments qui

s'inscrivent dans le souci de l'environnement et du développement durable, qui sont donc totalement dans l'esprit des investissements éligibles au grand emprunt.

Dans cet environnement évolutif, qui place tout spécialement l'armée de l'air sous tension, le sort des hommes et des femmes que la Nation me confie est au cœur de toutes les démarches de mon état-major.

Si l'on analyse plus en profondeur les opérations auxquelles elle participe, on peut conclure que l'armée de l'air offre à chaque fois, avec un rapport coût-efficacité inégalé, des ressources originales au profit des décideurs politiques ou des commandants de théâtre.

Confortée dans son rôle d'expert de milieu aéronautique et spatial, l'armée de l'air s'appuie sur une fonction de soutien spécifique des matériels aéronautiques rénovée, en adaptant ses structures de commandement et de direction.

La mise en place anticipée de l'organisation « Air 2010 », depuis le 1^{er} janvier 2008, a permis de simplifier les structures de commandement dans une logique fonctionnelle qui s'affranchit des découpages territoriaux. Elle a permis d'aborder résolument la mise en œuvre de la révision générale des politiques publique et du Livre blanc.

Au cours de cette profonde réforme, la réalisation de nos missions opérationnelles, la préparation de nos forces et la pérennité à long terme de nos flottes restent mes objectifs primordiaux.

Sur le plan des capacités, l'accent est mis sur la polyvalence de nos moyens, et la volonté de poursuite et d'aboutissement des grands programmes aéronautiques. L'interopérabilité avec les forces terrestres françaises et alliées est une priorité. Toutes les synergies possibles en matière d'organisation, de soutien et de préparation des forces aériennes sont développées, en particulier avec la marine nationale.

Enfin, et surtout, l'appropriation de la transformation par le personnel nécessite de lui apporter le maximum de visibilité sur la prise en compte de leurs enjeux individuels et sur leurs futures conditions de travail.

M. le président Guy Teissier. Je vous remercie pour ce vaste tour d'horizon des activités de l'armée de l'air. J'aurais deux questions. Quel bilan tirez-vous de l'application du plan « Air 2010 » ? Quels changements a apporté la mise en place du service industriel de l'aéronautique ?

Général Jean-Paul Paloméros, chef d'état-major de l'armée de l'air. Lancé il y a six ans, et soutenu par tous mes prédécesseurs, le plan « Air 2010 », conformément à son objectif, nous a permis de réformer nos structures de commandement. Ainsi l'armée de l'air aborde sereinement les évolutions qui lui sont demandées, ayant réorganisé la tête avant de s'attaquer au corps.

Concrètement, nous sommes passés d'une quinzaine d'entités à cinq, et nous avons gagné en cohérence sur tous les plans.

S'agissant du MCO, l'armée de l'air assure, sous le pilotage de l'état-major des armées et de la délégation générale à l'armement, la direction du service d'industrie aéronautique (SIAé). Cette réforme est pour nous une grande réussite qui nous permet de nous présenter en clients responsables, informés et compétents face à des industriels souvent en position de monopole. De plus, le SIAé a permis de moderniser encore nos pratiques. Désormais, les besoins opérationnels sont recueillis au plus près des troupes, et le SIAé bénéficie de toutes les compétences disponibles, quelle que soit leur origine, industrielle ou militaire.

Les économies tirées de sa mise en place sont considérables et, bien que difficiles à apprécier précisément, se chiffrent vraisemblablement en centaines de millions d'euros.

M. Jean-Claude Viollet. Je n'aborderai pas les drones ici, puisque j'aurai l'occasion de vous entendre sur ce sujet dès cet après-midi dans le cadre de mon rapport pour avis sur le budget 2010. Je souhaite toutefois vous interroger sur la notion de rationalisation, qui vaut pour l'aviation de combat et de transport.

Si la LPM est exécutée correctement, nous devrions disposer, à terme, de trois escadrons de Rafale, dont un emportant des armes stratégiques. J'ai bien compris que cet objectif est difficile à tenir, notamment en cas de succès important du Rafale à l'exportation. Cela impliquera d'ailleurs que soient prévus les programmes de formation adaptés, pour les pilotes français et étrangers. Par ailleurs, n'y aurait-il pas intérêt à accélérer la modernisation des Mirage 2000D, afin de sortir plus rapidement les versions anciennes, notamment les Mirage F1, de nos forces, afin de disposer d'une flotte cohérente au plus vite ?

Chacun est conscient des tensions capacitaires et des efforts remarquables consentis par les personnels pour assurer malgré tout le transport des troupes. Pour autant, je m'interroge sur les promesses d'achat de dix KC 390 brésiliens, qui, loin de « *brouettes volantes* », s'avèrent être des aéronefs lourds, de 19 tonnes à l'emport, un peu plus volumineux que les Transall et relativement coûteux : 500 millions d'euros pour dix appareils. Même si je soutiens la logique consistant à ne pas acheter de matériels américains, j'estime que la décision d'acheter ces nouveaux modèles va encore diversifier notre parc de transport, ce qui engendra des coûts logistiques importants pour l'entretien et la réparation de ces matériels.

La pertinence de cette décision est aussi discutable à deux autres points de vue. D'abord, il est prévu que les KC 390 ne soient disponibles qu'en 2015, ce qui correspond à l'entrée en service théorique des A400M. En outre, il semble que les KC 390, qui devraient assurer tant le transport tactique que stratégique, risquent de ne être pas adaptés aux pistes d'atterrissage africaines.

Général Jean-Paul Paloméros, chef d'état-major de l'armée de l'air.
La rénovation des Mirage 2000D est un élément central de notre stratégie de

modernisation de l'aviation de combat. Elle n'est pas d'une ampleur financière considérable, mais les effets technologiques et humains attendus ne peuvent être négligés. Toutes les autres grandes flottes aériennes ont engagé ce genre de mesures, comme l'ont montré les rénovations successives des F15, Tornado ou F16. L'accélération de cette modernisation est souhaitable, si l'on se réfère à l'usage intensif des Mirage 2000 sur le théâtre afghan.

La nécessité d'exporter des Rafale fait peser sur nos épaules d'importantes responsabilités. L'obligation de prévoir les modalités de formation des pilotes en fait partie, et je vais bientôt transmettre plusieurs propositions à l'état-major des armées et au ministre dans ce domaine. A mon sens, il faut explorer toutes les possibilités, y compris l'utilisation de notre base aux Émirats arabes unis qui pourrait nous permettre de former les pilotes étrangers au plus près de leur territoire.

En matière de transport, il faut distinguer deux points. Les mesures urgentes sont celles qui doivent pallier rapidement le vieillissement des Transall. Nous allons tâcher d'accroître leur durée de vie, en restant vigilants sur les conditions dans lesquelles on procèdera à cette rénovation afin de garantir des conditions optimales de sécurité et de navigabilité.

Le choix d'acheter des KC 390 est une mesure complémentaire à l'entrée en service de l'A400M dans notre parc aérien. Le Président de la République a signé avec son homologue brésilien un accord de partenariat stratégique, qui porte notamment sur la coopération dans le domaine aéronautique et spatial. L'achat d'avions brésiliens s'inscrit précisément dans cette démarche. Le KC 390 est un complément de l'A400M, car ce dernier ne pourra pas satisfaire tous nos besoins, en tout cas pas dans les meilleures conditions économiques. Les moyens de transport des armées sont utilisés, à l'heure actuelle, en Afrique, dans les territoires d'outre-mer... L'A400M sera-t-il utile sur tous ces théâtres ? Selon certaines estimations, un seul KC 390 peut remplacer plusieurs Transall pour certaines missions. Nous devons simplement faire en sorte que l'acquisition, l'entretien et le fonctionnement des futurs avions brésiliens se fasse dans les meilleures conditions financières possibles.

M. Dominique Caillaud. Concernant l'accident des deux Rafale survenu il y a quelques jours, je voudrais saluer l'action des services de secours en mer, qui ont prouvé leur efficacité en réussissant à retrouver le corps du deuxième pilote. Cet accident soulève plusieurs questions. Va-t-on renflouer les deux appareils endommagés ? Dans le cas contraire, comment va-t-on les remplacer ? Cet incident fait suite à une autre collision entre deux Super Etendard l'année dernière. Ces événements remettent-ils en cause le niveau de préparation des pilotes, ou sont-ils inévitables ?

M. Michel Voisin : L'armée de l'air loue deux avions de transport A340 à une société portugaise pour effectuer du transport de troupes. Pourriez-vous nous

indiquer si cette opération est pertinente, en comparant notamment le coût de location avec ce que coûterait l'entretien si l'armée de l'air en était chargée ?

Général Jean-Paul Paloméros, chef d'état-major de l'armée de l'air.

L'accident des deux Rafale est, pour nous, dramatique puisque nous avons perdu un pilote. En l'absence d'éléments d'enquête pour le moment, je puis simplement vous dire qu'il semble s'agir d'une collision en vol, accident rare mais qui peut arriver. Cela ne fait que souligner l'impérieuse nécessité de maintenir un niveau d'entraînement suffisant. Les simulations sont utiles, mais nous ne pouvons tolérer de dégradation dans les conditions d'entraînement car cela met en jeu la vie de pilotes.

Par ailleurs, je souscris à votre constat. Il était important de récupérer le corps du pilote. Nous pensons être en mesure de remonter les équipements d'ici deux à trois semaines, avec l'aide de la marine nationale.

S'agissant des A340, il était indispensable de les louer compte tenu de notre déficit dans le transport de troupes. Nous avons fait un bon choix, avec des appareils qui se révèlent efficaces et disponibles. En ce qui concerne la maintenance, nous retenons l'externalisation quand il s'agit d'appareils dont nous n'avons pas un besoin permanent. Pour les appareils en première ligne, nous préférons que nos services industriels l'assurent, car ils maintiennent ainsi leurs compétences. L'externalisation n'est toutefois pas à exclure complètement, après avoir mis en rapport son coût et son efficacité.

M. Philippe Folliot. J'ai deux interrogations : la première porte sur les relations de l'armée de l'air avec l'ALAT et l'aéronavale. La deuxième concerne notre efficacité sur les opérations aéroportées, avec largage de troupes. La dernière opération date de 2004, quand nous avons largué 380 hommes au Kosovo. La précédente remontait à Kolwezi... Serions-nous en mesure de conduire actuellement une telle opération dans de bonnes conditions ?

M. Yves Fromion. Chacun sait que l'interopérabilité est essentielle. Nos moyens aériens sont-ils bien interopérables en Afghanistan ? Peuvent-ils apporter un appui efficace à nos troupes au sol comme à l'ensemble des troupes de la coalition, alors que notre armée n'est pas encore dotée du système Rover ?

Par ailleurs, je m'interroge sur la pertinence de continuer à faire voler des officiers qui ne sont plus opérationnels, alors que les pilotes susceptibles d'être en opération disposent en moyenne d'un volant de 180 heures pour s'entraîner.

Général Jean-Paul Paloméros, chef d'état-major de l'armée de l'air. Il a fallu beaucoup d'énergie et de force de conviction pour harmoniser les équipements. Par expérience, je crois à l'approche interarmées, qui dégage des synergies et met en valeur les compétences de chaque armée. Plusieurs exemples le démontrent, tels que l'unité commune de transformation du Rafale, la convergence sur les hélicoptères et la formation à Dax des pilotes qui voleront sur l'EC 725 Caracal.

Les opérations aéroportées font l'objet d'entraînements, même si elles sont peu fréquentes. Actuellement, nous travaillons au largage en haute altitude et à l'optimisation de nos flottes, en recourant à des avions plus légers.

S'agissant de l'interopérabilité et du système Rover, qui est un standard américain et qui assure une liaison sol / air, nous avons l'intention d'en faire l'acquisition. Pour le moment, nous utilisons des procédures plus lourdes d'emploi de nos forces, mais elles sont efficaces.

J'en viens aux abonnements aériens évoqués par M. Fromion. Il faut sept ans pour former un chef de patrouille, à l'instar du temps nécessaire pour former un médecin. Il serait paradoxal que ceux d'entre eux qui travaillent dans les états-majors perdent leurs compétences. Ils sont une quarantaine dans ce cas et sans eux nous serions obligés de former plus de pilotes. Nous avons déjà réduit d'un tiers le nombre d'abonnés, mais il importe que le commandement des forces aériennes soit au contact de la réalité. Or la réalité dans notre métier, c'est le vol. Cela permet une forme de contrôle interne de l'armée de l'air, pour un coût de 1 à 1,5 % sur le total de nos activités que j'assume.

M. Jean-Jacques Candelier. Nous savons que nous sommes en Afghanistan pour une longue durée. Avons-nous la certitude que nous atteignons nos objectifs sans provoquer des pertes en vie humaine au sein de la population civile ?

Général Jean-Paul Paloméros, chef d'état-major de l'armée de l'air. Cette question a le mérite d'être directe. Nous sommes chaque jour confrontés à ce problème. Nos pilotes obéissent à des procédures d'engagement très strictes. Le retour sur chaque opération, qui nous est livré avec une grande honnêteté intellectuelle, montre que nos pilotes respectent ces procédures. Pour autant, il est impossible de garantir qu'il n'y a pas eu ni qu'il n'y aura jamais de pertes civiles du fait de notre action.

II. — EXAMEN DES CRÉDITS

La commission a examiné pour avis, sur le rapport de **M. Jean-Claude Viollet**, les crédits du programme « Préparation et emploi des forces (air) » pour 2010, au cours de sa réunion du mercredi 28 octobre 2009.

M. Yves Fromion. Le document que vous nous avez montré présente une situation en décalage par rapport aux propos du chef d'état-major de l'armée de l'air quant aux compétences que celle-ci maîtrise et qu'elle doit continuer à développer. Le débat que nous avons aujourd'hui sur son avenir est particulièrement utile. Vous évoquez la LPM et le Livre blanc ; ce graphique est une remise en cause de ce dernier.

M. Jean-Claude Viollet. Avec mes collègues, nous dénonçons déjà lors du rapport sur l'aéromobilité le déficit capacitaire à venir à compter de 2010. Nous avons constaté que nous ne disposerions plus, au pire moment, que d'une vingtaine d'hélicoptères de manœuvre, la situation ne commençant à s'améliorer que vers 2015 voire 2018, sous réserve que les commandes nécessaires soient passées.

M. Yves Fromion. Un trou capacitaire et une perte de compétences sont deux choses différentes.

M. Jean-Claude Viollet. Le tableau montre la réalité que nous devons assumer si certaines décisions ne sont pas prises. Par manque de disponibilité des matériels, lié à leur vétusté, le largage à très faible hauteur ne plus être assuré comme nous le souhaiterions et comme nos engagements le nécessiteraient.

En matière de communication, pour ne pas être marginalisés, nous équipons aujourd'hui nos avions de combat de moyens de liaison Rover dont nous n'avons pas la maîtrise.

Il est donc nécessaire de prendre au plus vite certaines décisions, sachant que le temps nécessaire à la mise en œuvre d'un programme est conséquent et qu'il s'écoule 10 à 15 ans avant qu'il aboutisse.

M. Jean-Pierre Soisson. Je suis très attristé par ces perspectives. J'ignorais cette situation et cela m'incite à ne pas voter le budget « Air ».

M. Nicolas Dhuicq. Je suis étonné que la question des « boomers » ne soit pas évoquée. Il y a pourtant un vrai risque de perte de compétence.

M. Jean-Claude Viollet. Il n'est pas question de se montrer alarmiste mais nous n'avons qu'un seul C160 disponible 5 semaines par an pour procéder à des largages à très faible hauteur. C'est peu. Doit-on définitivement abandonner des capacités ? Quels choix arrêtons-nous ? Il me paraît utile de vous présenter clairement la situation.

M. le président Guy Teissier. L'objectivité de notre collègue ne peut être mise en doute et le rôle de la commission est effectivement d'analyser les difficultés.

M. François Cornut-Gentile. Je suis surpris par la virulence des débats sur l'examen de ce document qui aide à prendre conscience de la réalité. Il illustre les conséquences de nos choix actuels s'ils étaient prolongés. Sans dramatiser, il convient d'avoir conscience de cette situation, qui n'est pas nouvelle.

M. le président Guy Teissier. Le général Paloméros, chef d'état-major de l'armée de l'air, a tenu à peu près les mêmes propos dans des termes différents.

M. Philippe Folliot. Les armées de l'air et de terre sont toutes deux concernées par ce problème. L'une en tant que prestataire d'un service, l'autre en tant que bénéficiaire.

M. Jean-Claude Viollet. Je souhaite aussi évoquer la question du 4^e vecteur SIDM. Contrairement à ce qu'a laissé entendre le DGA, nous avons bien besoin d'une deuxième station sol. À Cognac, nous disposons des personnels mais pas de la station sol ni des vecteurs. Il est absolument nécessaire d'en acheter un jeu afin de disposer de deux systèmes. Cette décision doit intervenir maintenant. Aujourd'hui la formation sur ces systèmes se fait sur le théâtre d'opération, en Afghanistan. Je le redis : ces équipements sont essentiels. Nos militaires se sentent protégés par ces moyens lorsqu'ils volent. L'investissement dans les drones est indispensable, il doit être à la hauteur de celui de nos soldats.

M. Gilbert Le Bris. Il est d'autant plus urgent de lancer les programmes de coopération maintenant que, lorsque les États prendront conscience de la pression budgétaire à laquelle ils sont confrontés, il est vraisemblable que celle-ci se porte sur l'investissement public et au premier chef l'équipement militaire. Les Européens se révélant alors incapables de conduire des programmes en coopération, le découplage avec les États-Unis s'accroîtra encore.

M. le président Guy Teissier. Au sujet des coopérations européennes, je vous annonce que le président d'Eurocopter, M. Bertling, sera entendu par la commission le 1^{er} décembre prochain à 17 heures.

*

Le rapporteur s'en étant remis à la sagesse de la Commission, celle-ci a donné un avis favorable au programme « Préparation et emploi des forces (air) ».

*

* *

La commission de la défense a donné un avis favorable à l'adoption des crédits de la Mission « Défense ».

ANNEXE : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LE RAPPORTEUR

Armée de l'air :

— le général d'armée aérienne Jean-Paul Paloméros, chef d'état-major de l'armée de l'air, accompagné du général de division aérienne Alain Silvy, sous-chef plans-programmes, du colonel Philippe Danieau, chef du bureau finances-budget et du colonel Cyril Carcy, assistant militaire du chef d'état-major, le mardi 23 septembre 2008 ;

— le général Jean-Jacques Verhaeghe, directeur de la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques de la défense (SIMMAD), accompagné du colonel Patrick Ollier, chargé de mission, le mardi 20 octobre 2009 ;

— l'ingénieur général Christian Chabbert, directeur du Service industriel de l'aéronautique (SIAé), le mercredi 29 septembre 2009.

Industries

— M. Antoine Bouvier, président-directeur général de MBDA, de M. Patrick Tramier, directeur des programmes, et de Mme Patricia Chollet, chargée des relations avec le Parlement, le mercredi 14 octobre 2009 ;

— M. Charles Edelstenne, président-directeur général de Dassault Aviation, accompagné de M. Bruno Giorgianni, conseiller pour les affaires politiques et institutionnelles, le mardi 6 octobre 2009 ;

— M. François Desprairies, directeur des affaires publiques-France du groupe EADS, accompagné du général Philippe Tilly, conseiller défense et de Mme Annick Perrimond du Breuil, directrice des affaires institutionnelles d'EADS, le mardi 13 octobre 2009 ;

— M. Pierre-Éric Pommelet, directeur général adjoint du groupe Thales, en charge des activités aéronautiques, accompagné de M. Jacques Delphis, chargé des relations extérieures et institutionnelles, et du général Bernard Libat, conseiller militaire, le mardi 13 octobre 2009 ;

— M. Jean-Paul Herteman président du directoire de Safran, accompagné du général (CR) Baudouin Albanel, conseiller militaire, le mercredi 21 octobre 2009.