

A S S E M B L É E      N A T I O N A L E

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

# Compte rendu

## Commission de la défense nationale et des forces armées

- Audition du général André Lanata, chef d'état-major de l'armée de l'air..... 2
- Informations relatives à la commission..... 26

Mercredi

19 juillet 2017

Séance de 11 heures 15

Compte rendu n° 6

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2016-2017

**Présidence de  
M. Jean-Jacques Bridey,  
*président*  
et de  
M. Jean-Michel  
Jacques,  
*vice-président***



*La séance est ouverte à onze heures quinze.*

**M. le président Jean-Jacques Bridey.** Mes chers collègues, nous allons maintenant procéder à l'audition, fermée à la presse, du général André Lanata, chef d'état-major de l'armée de l'air.

**Général André Lanata, chef d'état-major de l'armée de l'air.** Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les députés, c'est toujours un honneur pour moi que de venir devant vous afin de vous parler de l'armée de l'air – j'ai envie de dire « votre armée de l'air » – et de ses aviateurs qui, en ce moment même, combattent en première ligne et sur tous les fronts pour la protection des Français. Comme vous le savez, le contexte sécuritaire s'est durci ces dernières années, au point que la sécurité de nos compatriotes est quotidiennement menacée, ce qui constitue une préoccupation majeure pour eux. La mission de l'armée de l'air est d'intervenir en métropole, dans les départements et collectivités d'outre-mer, à l'étranger, partout où la menace est présente, et de détruire les foyers du terrorisme où qu'ils se situent afin de préserver notre sécurité.

C'est dans ce contexte, et alors que débute la revue stratégique demandée par le président de la République, que j'interviens aujourd'hui devant votre commission nouvellement formée. Je vous remercie de m'accueillir et de me donner l'opportunité de venir vous parler de l'engagement des aviateurs que je commande depuis un peu plus de deux ans.

Pour l'armée de l'air, ces engagements se déclinent partout où la menace ou nos modes d'actions font intervenir la troisième dimension. Le spectre est large, étant donné qu'il n'y a pas, théoriquement, un point de la surface du globe qui ne puisse être atteint depuis les airs ou depuis l'espace – les États-Unis en ont fait la douloureuse expérience en septembre 2001.

L'enjeu consiste d'abord à maîtriser l'air afin de pouvoir agir depuis l'air, c'est-à-dire exploiter la troisième dimension pour les besoins de notre sécurité et de nos intérêts. Le *field marshal* Montgomery avait coutume de dire : « Si nous perdons la guerre dans les airs, nous perdons la guerre, et nous la perdons rapidement ». Le maréchal Pétain avait lancé un avertissement similaire à Verdun, affirmant : « Si nous sommes chassés du ciel, alors c'est simple, Verdun sera perdu » – chacun connaît la suite.

Si je vous dis cela, c'est pour mieux vous convaincre que la liberté d'action dans le domaine aérien est un préalable à notre protection ainsi qu'à toute liberté d'action militaire, y compris sur terre et en mer. Je constate d'ailleurs aujourd'hui que la maîtrise de l'air semble aller de soi, comme si elle était définitivement acquise : en réalité, elle est de plus en plus contestée – j'aurai l'occasion d'y revenir.

Les caractéristiques des engagements aériens résultent, par ailleurs, des propriétés spécifiques du milieu aérien, comme cette capacité à agir en tout point du globe, y compris là où l'accès est difficile ou contraint politiquement, avec d'autres moyens, comme c'est le cas aujourd'hui à Raqqa, en Syrie.

Vous comprendrez aisément que cette capacité à s'affranchir des obstacles naturels offre une très large palette d'action aérienne qui se décline en options politiques permettant la mise en place d'un pont aérien – comme lors du blocus de Berlin, par exemple – ou d'une

zone d'interdiction aérienne – comme ce fut le cas en Irak après la guerre du Golfe –, mais aussi des frappes de rétorsion ponctuelles – comme celles planifiées en Syrie en 2013 –, des missions d'aide humanitaire – par exemple à Fukushima ou en Haïti –, d'évacuation de ressortissants – ce fut le cas en République de Côte-d'Ivoire – ou de renseignement – c'est ce que nous faisons en Libye aujourd'hui.

L'action aérienne rend également possible l'intervention dans des délais que seule l'arme aérienne permet. Moins de vingt-quatre heures après l'attentat du Bataclan, nos avions frappaient en Syrie les positions de Daesh ; moins de vingt-quatre heures après l'ordre du président de la République, nos avions stoppaient les djihadistes qui menaçaient Bamako.

Enfin, en étant capable d'agir à distance d'un théâtre, l'arme aérienne limite l'empreinte au sol de nos interventions : c'est le cas par exemple lorsque nous intervenons depuis nos bases métropolitaines, comme le font aujourd'hui les Rafale de Mont-de-Marsan pour des missions de reconnaissance en Libye.

Pour honorer ces missions, le modèle de l'armée de l'air s'appuie sur trois piliers.

Le premier pilier est celui des bases aériennes : l'aviateur vit, travaille, protège, régénère ses avions, s'entraîne et conduit ses opérations depuis une base aérienne. Pour cette raison, le fonctionnement en bases aériennes constitue la clef de compréhension de l'organisation de l'armée de l'air, et la base aérienne constitue une partie intrinsèque de l'outil de combat de l'armée de l'air. Le réseau de nos bases constitue en effet le maillage indispensable à la réactivité, à la permanence et la résilience de nos actions.

Tous les jours, les opérations intérieures et extérieures de l'armée de l'air sont conduites depuis nos bases aériennes, qui ne sont donc pas qu'un lieu de casernement. C'est un point qu'il me semble important de souligner. C'est à partir de ces bases que sont tenues les postures opérationnelles de défense aérienne et de dissuasion. Les avions de détection aéroportée AWACS, qui interviennent à l'est de l'Europe dans le cadre des mesures de réassurance de l'OTAN, décollent ainsi de la base aérienne d'Avord, dans le Cher. Cela traduit une spécificité propre à l'armée de l'air : celle de la continuité entre temps de paix, temps de crise et temps de guerre.

Le deuxième pilier est constitué du système de commandement et de contrôle des forces aériennes, que l'on nomme plus communément le C2. Un avion n'a en soi qu'une capacité d'action limitée. C'est bien l'action judicieusement combinée de moyens aériens qui produit l'effet militaire recherché. Décollant depuis la base aérienne de N'Djamena au Tchad, un dispositif aérien constitué d'avions de chasse, d'avions de ravitaillement en vol, de moyens de détection aéroportée ou de reconnaissance permet l'appui des troupes françaises, européennes, africaines ou des Nations unies au Mali, la reconnaissance des positions de Boko Haram au Nigeria, ou encore d'effectuer une démonstration de présence en République Centrafricaine.

La coordination de l'ensemble de ces capacités est rendue possible grâce au centre de commandement et de conduite des opérations aériennes situé sur la base aérienne de Lyon-Mont-Verdun, véritable intelligence et système nerveux de nos opérations aériennes, sans lequel nous ne sommes pas en mesure d'agir. C'est ce système qui unifie les différents moyens aériens autour d'un système de combat global cohérent, produisant les effets requis.

Le troisième pilier est constitué des hommes et des femmes qui servent dans l'armée de l'air : les aviateurs. Je peux vous assurer que les aviateurs que je commande allient un très haut niveau de savoir-faire technologique à un enthousiasme remarquable, une discipline et une loyauté sans faille, une rusticité, une débrouillardise et une expérience opérationnelle rare, une générosité et un sens du service qui forcent l'admiration, y compris chez nos alliés.

Il faut être convaincu que les équipements les plus performants ne font pas tout. C'est bien ce que j'appelle cette « épaisseur opérationnelle et humaine » qui fait la différence au combat, c'est elle qui garantit la crédibilité de notre armée de l'air et permet à nos autorités politiques de disposer d'un poids supérieur à la table des négociations.

Notre modèle s'appuie sur une cinquantaine de spécialités : pilotes, mécaniciens, contrôleurs, spécialités du renseignement et des systèmes d'information, mais aussi commandos, forces spéciales air, experts du ciblage, des armements, des liaisons de données tactiques, du contrôle tactique avancé des aéronefs, pompiers, experts des explosifs et des armes nucléaires, météorologues, logisticiens ou encore maîtres-chiens, tous contribuent à la mission et y sont essentiels. J'aurais l'occasion de revenir sur ce qui constitue un défi humain, compte tenu des tensions qui pèsent aujourd'hui sur notre modèle de ressources humaines.

Ma responsabilité première en tant que chef d'état-major de l'armée de l'air est de veiller à l'aptitude opérationnelle des forces aériennes. Le personnel doit être formé et entraîné à l'ensemble du spectre des missions que peuvent demander le chef des armées et le chef d'état-major des armées : entrée en premier, supériorité aérienne, bombardement stratégique, frappes dans la profondeur du dispositif ennemi, appui aux troupes au sol, reconnaissance aérienne, aérotransport, opération aéroportée, etc. Je parle ici de préparation opérationnelle, c'est-à-dire de l'entraînement qui est indissociable de la dimension humaine d'une armée.

Il convient également de maintenir en condition opérationnelle les équipements et de veiller, au travers de la condition du personnel, à ce que les aviateurs gardent l'ascendant moral qui leur permet de gagner les combats dans lesquels ils sont engagés. Je peux témoigner devant vous aujourd'hui que les aviateurs sont au rendez-vous des missions que la France leur confie. Je suis fier également des valeurs qu'ils portent et qu'ils défendent, qui constituent d'ailleurs le moteur de leur engagement au service de la France.

Pour l'ensemble de ces raisons, il est indispensable de prêter la plus grande attention aux hommes et aux femmes de l'armée de l'air – c'est la première de mes préoccupations. Au moment où votre nouvelle commission prend ses responsabilités, j'en profite pour vous réitérer mon invitation à venir à leur rencontre, en opération, sur les bases aériennes, dans les centres de commandement et de contrôle, dans les salles d'alerte. Il n'y a que sur le terrain que l'on peut véritablement comprendre la vie et les missions de nos aviateurs. À l'inverse, vous n'imaginez pas à quel point la reconnaissance de la Nation que vous pouvez leur témoigner constitue un puissant moteur de leur engagement.

En ce sens, votre rôle est capital et dépasse celui de la reconnaissance, puisqu'il vous appartient aussi de décider du maintien à niveau des capacités de l'armée de l'air, en donnant notamment aux aviateurs les moyens indispensables à la réussite des missions qui leur sont confiées. Je remercie d'ailleurs vivement ceux d'entre vous qui ne manquent pas un rendez-vous avec les forces, comme je peux le constater régulièrement à l'occasion de mes

déplacements sur les bases aériennes – cela a récemment été le cas à Salon-de-Provence, où vous êtes rendu, Monsieur le président. La présence des élus est un signe fort de reconnaissance des efforts consentis, dont les aviateurs ont besoin. Je saisis également cette occasion pour remercier l'ensemble des députés qui ont toujours accompagné les armées et notamment l'armée de l'air, ses hommes et ses femmes.

Je vous propose maintenant de vous décrire les opérations dans lesquelles sont engagés les aviateurs. Elles constituent une épreuve de vérité, une véritable mise à nu de notre armée de l'air et la meilleure des illustrations pour vous présenter les missions et les possibilités de l'armée de l'air. Je poursuivrai en vous montrant les efforts qui lui ont permis de s'adapter aux défis actuels et à venir – il s'agit d'une véritable transformation. Enfin, je détaillerai mes préoccupations, ainsi que les priorités que j'identifie pour l'armée de l'air dans les années à venir.

Comme j'ai commencé à vous le dire, l'armée de l'air apporte une contribution essentielle à la sécurité des Français, où qu'ils se trouvent. Ainsi, elle assure en permanence la souveraineté de notre espace aérien national, au-dessus de notre territoire. Cette mission repose sur une surveillance permanente des mouvements aériens et spatiaux au-dessus de la France et de ses approches. Elle met en œuvre un maillage complexe de radars, de centres de veille et de commandement sur l'ensemble du territoire, pour suivre et identifier les aéronefs dont le comportement ou l'origine serait douteux.

Des avions de chasse et des hélicoptères d'intervention sont en alerte, capables de décoller en moins de sept minutes, voire en moins de trois minutes ; si les circonstances l'exigent certains peuvent même tenir cette alerte en vol, à des fins d'assistance ou de police du ciel. Il s'agit d'une capacité d'intervention hautement crédible, puisqu'elle permet d'intercepter en moins de quinze minutes un aéronef dangereux, où qu'il se trouve dans notre espace aérien.

En 2016, nous avons effectué 91 décollages sur alerte pour la chasse et 60 pour les hélicoptères, 78 interventions relatives à des infractions de police du ciel, et quatre assistances en vol au profit d'aéronefs civils en difficulté. Je note également une recrudescence des survols de bombardiers stratégiques russes, que nous avons interceptés à proximité immédiate de nos frontières à deux reprises en 2016. Cette mission de police du ciel s'étend à la surveillance de l'espace.

L'armée de l'air met également en œuvre la composante aéroportée de notre dissuasion nucléaire, articulée autour de moyens aériens et terrestres, d'un réseau de bases aériennes, de centres de transmission et de commandement en permanence en alerte pour défendre nos intérêts vitaux. Elle offre un éventail d'options robustes, ainsi qu'une certaine réversibilité. Elle s'appuie sur les atouts spécifiques de la composante aéroportée, parfaitement complémentaires de ceux de la composante océanique, renforçant ainsi la robustesse et la crédibilité de la posture dissuasive de notre pays.

J'ajoute que l'ensemble des moyens concourant à la dissuasion aéroportée participe également aux missions conventionnelles. Les avions de chasse et les avions de ravitaillement en vol sont en effet utilisés quotidiennement en France pour la mission de défense aérienne ou en opération extérieure pour la lutte contre le terrorisme, par exemple. Il en résulte qu'il n'y a

plus de gains à attendre du côté des formats de l'aviation de chasse en particulier, les contrats opérationnels entre toutes ces missions étant déjà très largement mutualisés.

Par ailleurs, l'armée de l'air contribue largement aux missions de protection et de sauvegarde sur le territoire national. Aux côtés de la posture permanente de sûreté aérienne, elle participe à l'opération Sentinelle, défend ses propres emprises militaires – notamment les bases aériennes –, met en place des dispositifs particuliers de sûreté aérienne comme ce fut le cas le 14 juillet dernier, réalise des missions de sauvegarde des populations, de lutte contre les feux de forêt, de recherche et sauvetage – elle a effectué 49 sauvetages par air et sauvé 26 vies en 2016 –, ainsi que différentes missions de service public.

Je souligne également que ce sont trois aviateurs de l'opération Sentinelle qui sont intervenus contre l'attaque terroriste perpétrée à Orly en mars 2017. Cette équipe, qui a fait preuve d'une exceptionnelle maîtrise de la situation compte tenu des circonstances, était représentative des métiers et spécialités que compte l'armée de l'air, puisqu'elle était composée d'un mécanicien avion Mirage 2000 de la base aérienne de Nancy, d'un agent d'opération de la base radar de Tours – située à Cinq-Mars-la-Pile – et d'un étudiant réserviste de la base aérienne de Saint-Dizier, âgé de dix-huit ans.

Cela illustre aussi, en creux, les tensions que nous rencontrons sur nos ressources humaines, puisque notre modèle repose sur le prélèvement d'aviateurs sur les bases aériennes, et non sur le déploiement d'unités combattantes constituées. Au total, la posture de protection de l'armée de l'air sur le territoire national mobilise en permanence 4 000 personnels, toutes missions confondues.

Les aviateurs apportent également des réponses directes aux attentes de protection des Français à l'extérieur de nos frontières, notamment en frappant les sanctuaires djihadistes d'où sont planifiées les attaques sur le sol français. Engagée au sein de la coalition internationale emmenée par les États-Unis dans la lutte contre le terrorisme en Irak depuis 2014, et en Syrie depuis 2015, l'arme aérienne a permis de stopper l'expansion de Daesh, puis de le priver d'une part importante de ses ressources financières, de réduire son potentiel militaire et humain et finalement de rendre possible la reprise progressive du terrain par les forces partenaires. Il faut saluer les aviateurs qui réalisent des missions au Levant, face à un ennemi barbare qui n'hésite pas à sacrifier des familles à Mossoul et à utiliser des boucliers humains dans les hôpitaux, les mosquées et les écoles.

Les résultats sont là, implacables, comme en témoigne la reprise par les forces irakiennes de la ville de Mossoul. L'arme aérienne produit des effets décisifs et l'essentiel de l'attrition sur l'ennemi. Ce résultat est le fruit d'une véritable campagne aérienne menée avec méthode et patience depuis trois ans grâce à une analyse systématique de l'ennemi, un ciblage méthodique, dans la durée, pour frapper l'ennemi au cœur – notamment à Mossoul et Raqqa, d'où ont été diligentés les attentats de janvier et novembre 2015 sur notre propre sol –, mais aussi pour apporter l'indispensable liberté de mouvement aux forces de sécurité au sol.

Le tout se fait avec une empreinte au sol particulièrement modeste : environ 500 aviateurs engagés sur notre base aérienne projetée en Jordanie – que vous avez visitée, Monsieur le président –, au plus près des combats, et sur notre base aérienne aux Émirats arabes unis.

Nous sommes également engagés au Sahel, sans discontinuer depuis 2013. Après avoir porté un coup d'arrêt à la progression des groupes armés et rétabli les conditions de sécurité pour la reprise d'un processus de réconciliation politique au Mali, nous traquons aujourd'hui les groupes terroristes dans une large bande allant de la Mauritanie au Tchad.

Il faut se rendre compte des étendues continentales à couvrir, correspondant à la superficie de l'Europe, mais aussi des conditions climatiques et environnementales particulièrement sévères pour les hommes et les équipements. Opérant principalement depuis les bases aériennes projetées de Niamey au Niger et de N'Djamena au Tchad, nous réalisons toute la gamme des missions aériennes : chasse, transport, reconnaissance, appui, frappes, surveillance, forces spéciales, et rendons ainsi possible l'action de l'ensemble de la force.

À titre d'exemple, cinq drones se relaient pour surveiller en permanence l'ennemi, contribuant de façon très significative au renseignement de théâtre, permettant l'engagement par d'autres moyens – avions de chasse, forces spéciales, hélicoptères – et participant à la protection de la force. En termes d'aéromobilité, 33 000 soldats ont été transportés par les airs en 2016, soit l'équivalent de quarante régiments. Cela permet de rejoindre rapidement des zones difficilement accessibles, et d'éviter que nos convois logistiques terrestres se trouvent surexposés au risque que constituent les explosifs improvisés, qui font régulièrement des victimes au sein de nos troupes.

Nos missions en Afrique ne se limitent pas à l'opération Barkhane : nous intervenons aussi en Libye, au Nigeria et en République centrafricaine, et les aviateurs sont également présents dans la corne de l'Afrique, à Djibouti.

Pour toutes ces opérations, je souligne l'appui déterminant des moyens de surveillance et de ravitaillement en vol apportés notamment par les États-Unis, sans lesquels un grand nombre de nos opérations ne seraient pas possibles. J'estime que nous devons nous interroger sur ce qui s'apparente à une dépendance dans ces domaines clefs. Je souligne également l'appui apporté par certains de nos alliés européens en matière de transport aérien.

Pour terminer sur le terrain des opérations extérieures, vous savez que nous déployons chaque année à l'Est de l'Europe des avions de combat ainsi que des avions radar AWACS dans le cadre des mesures de réassurance de l'OTAN. Ces aéronefs participent à la mission de police du ciel des États baltes. Placés en état d'alerte, ils ont décollé à vingt-trois reprises en 2016 pour intercepter des avions russes.

Au total, ce sont un peu plus de 1 000 aviateurs qui se trouvent engagés en permanence au titre des opérations extérieures sur les différents théâtres d'opération. Par ailleurs, 600 aviateurs sont présents en permanence aux quatre coins du globe, dans les départements et collectivités outre-mer, pour protéger, manifester notre présence, surveiller les espaces terrestres et maritimes, et finalement exercer notre souveraineté en Amérique latine – en Guyane –, dans le Pacifique – en Polynésie et en Nouvelle-Calédonie –, mais aussi dans l'océan Indien – à la Réunion.

Par ailleurs, 500 autres aviateurs se tiennent en mesure d'intervenir pour honorer nos accords de défense et répondre au déclenchement d'une nouvelle crise, à Djibouti, au Gabon, en Côte-d'Ivoire et au Sénégal, ainsi que dans le golfe Persique, aux Émirats arabes unis. Rappelons que ces forces prépositionnées ont été les premières à intervenir au déclenchement des opérations Serval au Mali et Chammal au Levant. Elles constituent des bases avancées, un

gage de réactivité, mais aussi des points d'appui logistiques essentiels à notre dispositif d'intervention dans l'arc de crise.

À ces très nombreux engagements opérationnels, s'ajoutent d'importantes sollicitations dans le cadre du soutien aux marchés d'exportation du Rafale. S'il faut se féliciter de ces succès à l'export, je me dois néanmoins de souligner l'effort supplémentaire qui en résulte pour l'armée de l'air, principalement en actions de formation. En termes d'activité aérienne, cela représente l'équivalent d'un théâtre d'opération supplémentaire – avec, en 2018, un volume d'heures de vol équivalent à celui réalisé par l'aviation de chasse dans le cadre de l'opération Barkhane. En termes de ressources humaines, cela équivaut à un escadron de chasse mobilisé autour de cette mission, alors que nous n'en avons qu'une dizaine. De mon point de vue, il est donc nécessaire de donner à l'armée de l'air les ressources lui permettant de conduire ce qui constitue objectivement une nouvelle mission à part entière, les ressources en question n'ayant pas fait l'objet d'une inscription en programmation budgétaire.

Mon regard sur les opérations actuelles me conduit à plusieurs constats.

D'abord, les opérations se durcissent. Les combats sont violents, l'intensité est élevée, nous essuyons des pertes – treize aviateurs sont morts au combat ou à l'entraînement depuis 2014 – et nous déplorons régulièrement des blessés. L'environnement civil n'est pas épargné, comme nous le constatons à Mossoul.

Ensuite, nos opérations s'installent dans la durée. Voilà bientôt cinq ans que nous sommes engagés au Sahel, et plus de trois ans au Levant. Il faut durer et, pour cela, il faut des moyens suffisants, car les hommes et les machines s'usent, les stocks diminuent, l'entraînement prend du retard et notre dispositif s'affaiblit.

Les distances à quadriller sont à l'échelle d'un continent : ainsi, chaque mission au Sahel équivaut à un vol Paris-Moscou aller-retour. Pour couvrir de telles superficies, il faut des moyens de transport, de surveillance et d'intervention en nombre suffisant.

Je constate aussi un fort besoin de permanence de nos actions aériennes, afin de pouvoir traquer l'ennemi et contraindre ses modes d'action. Les drones de surveillance de longue endurance, les avions de ravitaillement en vol, mais aussi un nombre suffisant d'avions de combat, permettent d'y arriver. Tout ceci soulève aussi la question du volume de nos forces – je parle ici de formats, un terme que vous allez souvent entendre dans les mois à venir.

J'observe également une grande diversité dans les missions. Aujourd'hui, tout l'éventail des missions aériennes est sollicité simultanément – défense aérienne, frappes, reconnaissance, appui, dissuasion. C'est pourquoi il faut conserver un modèle d'armée complet et une armée de l'air capable d'agir sur l'ensemble du spectre des missions aériennes, comme nos besoins actuels le démontrent.

Nos moyens sont dispersés sur plusieurs opérations simultanées et sur plusieurs points d'appui au sein de ces théâtres. Il en résulte une pression supérieure sur nos capacités, notamment en termes de ressources humaines et de moyens logistiques.



Enfin, nos opérations sont plus intenses : un avion de chasse engagé au Levant consomme quatre fois le potentiel du même avion réalisant son activité aérienne en métropole. Durant l'année 2016, nous y avons délivré plus de 1 000 bombes et missiles, soit vingt fois plus qu'au Sahel. Ces chiffres sont considérables.

Durcissement, durée, distance, diversité, dispersion, intensité, persistance : ce sont les mots-clés que j'associe aux opérations en cours. Rien ne me permet de penser que ces caractéristiques vont évoluer à court et moyen terme : il faut donc nous y adapter.

Ce qui m'offre la transition vers mon deuxième thème : la transformation. Confrontée simultanément à une très forte contrainte budgétaire et une nécessité de modernisation, l'armée de l'air a accompli un effort d'adaptation sans précédent : déflations massives d'effectifs, restructurations, modernisation de ses organisations et de ses processus, accueil de nouvelles capacités, projets innovants, efforts d'optimisation internes.

Au cours des dix dernières années, 18 400 postes d'aviateurs ont été supprimés. Nous avons fermé dix-sept bases aériennes, dont celles de Dijon, Reims, Cambrai, Metz, Toulouse, Colmar, Strasbourg, Toul... je ne les cite pas toutes. Dans le même temps, nous avons divisé par deux le nombre de commandements, ainsi que le format de l'aviation de chasse.

Pour conduire de front ces restructurations très importantes tout en réalisant les missions opérationnelles et moderniser notre outil de combat, il était indispensable d'élaborer un plan d'ensemble fondé sur une vision stratégique. Ce plan, baptisé « Unis pour faire face », se poursuit aujourd'hui. Il fixe le cadre, garantit la cohérence d'ensemble et organise la mise en œuvre des efforts d'optimisation que nous continuons à conduire. Il initie également une dynamique de projets fédérateurs portés par la cohésion des aviateurs. Ses axes principaux ont plusieurs objectifs.

Premièrement, il s'agit de moderniser les capacités de combat en préparant l'accueil des nouvelles capacités : transition de la composante aéroportée de la dissuasion vers le « tout Rafale », poursuite de la montée en puissance de l'A400M, déploiement opérationnel de drones de longue endurance *Reaper* au Sahel et sur le territoire national – dont un exemplaire était présent lors du défilé du 14 juillet dernier –, accueil, dans quelques mois, d'avions légers de surveillance et de reconnaissance, ainsi que des avions de transport C-130J, modernisation de la flotte des Mirage 2000D, mise en œuvre de nouveaux standards Rafale, arrivée en 2018 du premier avion de ravitaillement en vol MRTT (*Multi Role Tanker Transport*) Phénix sur la base d'Istres, etc. L'accueil de ces nouvelles capacités suppose la tenue d'une manœuvre majeure.

Deuxièmement, nous adaptons les structures. Après la fermeture l'an dernier de la plateforme aéronautique de la base aérienne de Creil et la fermeture de la base aérienne de Dijon, nous poursuivons l'organisation de nos commandements en terminant le regroupement à Bordeaux des deux grands commandements de l'armée de l'air en un commandement unique, le commandement des forces aériennes (CFA). Nous adaptons le système de commandement et de contrôle, nous modernisons la formation du personnel navigant grâce au programme de formation modernisée et d'entraînement différencié des équipages de chasse (FOMEDEC) sur la base aérienne de Cognac, l'armée de l'air prévoyant de cesser d'exploiter la plateforme aéronautique de la base aérienne de Tours dans les années à venir. Nous optimisons la logistique autour d'un *hub* de réception unique, interarmées, sur le détachement

Air de Romorantin. Nous favorisons aussi l'innovation, notamment avec l'*Air Warfare Center* sur la base aérienne de Mont-de-Marsan, qui réunit les experts des opérations, les responsables des expérimentations, ainsi que des *start-up* et des techniciens. Nous organisons également la transformation digitale de l'armée de l'air, illustrée notamment par le projet *Smart Base*, sur la base aérienne d'Évreux, qui accueille une pépinière de *start-up* numériques sur le modèle des *smart cities*. Avec l'Intelligence Campus, un modèle équivalent voit le jour sur la base aérienne de Creil, avec la direction du renseignement militaire (DRM).

Troisièmement, nous développons les partenariats à l'international vers la recherche, vers l'industrie aéronautique, vers l'éducation et l'enseignement supérieur. Par exemple, dans le domaine de la recherche, nous avons développé une chaire cyber ; conclu un partenariat avec l'ONERA, centre français de la recherche aéronautique, spatiale et de défense, situé sur la base aérienne de Salon-de-Provence ; créé un centre d'excellence drone sur la même base ; noué une coopération avec le centre Aérocampus de Bordeaux, dans le domaine de la formation. En faveur de la jeunesse, nous avons initié des actions de tutorat des jeunes officiers de l'École de l'air au profit d'élèves défavorisés – des actions qui me tiennent à cœur, et que j'ai demandé d'intensifier.

Dans ce même domaine, un effort considérable a été fait, par exemple, sur le brevet d'initiation aéronautique, sur l'ouverture d'un centre de service militaire volontaire air en septembre prochain à Ambérieu-en-Bugey, sur l'ouverture de nos ateliers de maintenance à l'apprentissage, pour l'augmentation du nombre d'élèves à l'École des apprentis mécaniciens de Saintes, et au profit des jeunes réservistes, autant d'initiatives contribuant à renforcer la cohésion nationale et le lien entre la Nation et son armée de l'air.

Quatrièmement, en matière de ressources humaines, il s'agit de valoriser l'aviateur en valorisant ses compétences grâce à la diplomation, à la validation des acquis de l'expérience et à la réserve inversée, mais aussi en améliorant la condition des personnels et de leurs familles, et en associant le personnel à la mission de protection.

J'aurais pu vous parler de nombreux autres projets, notamment du chantier de simplification de nos processus, que j'ai lancé récemment ; de l'ambitieux plan de renforcement de la protection de nos emprises ; du développement rapide de nos capacités de lutte contre les mini-drones. J'aurais également pu vous décrire la démarche engagée pour penser le système de combat aérien futur, privilégiant une approche système se démarquant de celle traditionnellement fondée sur l'évolution de la performance de chaque type d'avion ; nos démarches fondées sur les notions de *combat cloud*, de *big data*, de combat collaboratif et, demain, d'intelligence artificielle. Cependant, je vais m'arrêter ici dans ma description.

Cette transformation de l'armée de l'air repose avant tout sur une démarche confiante et volontaire, tournée vers l'avenir et ouverte vers l'extérieur. Il s'agit encore et toujours de faire face, de s'adapter plutôt que de rester immobile face à la situation, de chercher inlassablement de nouvelles solutions, de dégager de nouvelles marges de manœuvre.

En conclusion de ce chapitre de la transformation – qui mérite, me semble-t-il, que nous nous y attardions un peu, car il s'agit aussi de la vie de l'armée de l'air et de ses aviateurs –, je voudrais évoquer deux projets qui se voient peut-être moins, mais témoignent de la dynamique d'évolution de l'armée de l'air.

Le premier projet est celui qui, dans le cadre de notre plan de transformation, nous a conduits à réorganiser le modèle de nos bases aériennes pour leur permettre de conserver leur aptitude opérationnelle, en tenant compte de l'étroite coordination nécessaire avec les directions et services du ministère, en matière d'infrastructures, de moyens de communication, de santé, de transport, de logement, d'habillement, de restauration, mais aussi pour les carburants et les munitions, autant de domaines clés à aligner pour faire décoller un avion.

Aujourd'hui, j'estime ces organisations trop complexes. Les aviateurs me rendent compte d'un effet de lassitude : ils doivent déployer trop d'énergie pour garantir en permanence cette coordination, ce qui affecte leur moral. Je suis convaincu qu'il faut rechercher l'action coordonnée et cohérente de l'ensemble des acteurs d'une base aérienne autour de la mission opérationnelle et de celui qui dispose de la responsabilité de son exécution, car nos bases aériennes, comme je pense vous l'avoir démontré, sont en posture d'alerte opérationnelle en permanence.

Le deuxième projet vers lequel nous portons nos efforts concerne la régénération de nos équipements. C'est un secteur où les cycles sont longs et où les effets des actions entreprises ne s'obtiennent qu'à un horizon de plusieurs années. À l'inverse, nous subissons pendant de nombreuses années les retards accumulés ou les conséquences des choix effectués dans le cadre des différentes lois de programmation militaires.

C'est, par ailleurs, un secteur très hétérogène en raison des différents types de flotte, de leurs conditions d'engagement très diverses, des choix de soutien qui ont été faits, de la multiplicité des exploitants, des industriels sollicités, etc. Ce très grand nombre d'acteurs complique notamment le travail de convergence et d'optimisation en cours mené par la structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques de la défense (SIMMAD), chargée de la maîtrise d'ouvrage déléguée sous mon autorité. Pour ces raisons, il me semble que nous ne pouvons pas évoquer le sujet du maintien en condition opérationnelle (MCO) de l'aéronautique de façon globale, mais devons plutôt considérer le MCO de chaque flotte de façon spécifique.

Sur cette question, je voudrais également souligner les très nombreuses actions entreprises en interne pour soutenir l'activité aérienne dans le contexte de très forte tension induite par nos engagements opérationnels. Il serait probablement fastidieux de tous les décrire ici, mais je veux en citer quelques-uns. Nous avons mis en place des plateaux État-industrie ; réorganisé la SIMMAD ; adapté les plans de maintenance des Mirage 2000 et des C-130 ; acquis des rechanges supplémentaires pour les Rafale ; transféré certaines activités de maintenance vers l'industrie pour absorber la surcharge résultant de nos opérations ; rééquipé des avions en attente de pièces ; augmenté les cadences de visites au service industriel de l'aéronautique (SIAé) – en multipliant par deux les visites de Mirage 2000, mais aussi la régénération des moteurs de C-130 – ; amélioré les flux logistiques avec les théâtres d'opérations ; mis en place un plan d'action spécifique pour le moteur du Rafale, etc.

Ces actions ont permis une amélioration de la disponibilité moyenne des flottes en opérations extérieures – 80 % –, ainsi qu'une augmentation de l'activité – environ 2 % par rapport à 2015 – et une augmentation de l'activité chasse – environ 10 % en deux ans.

Cependant, je ne peux me satisfaire de la situation de certaines flottes, même si elle s'explique par le vieillissement accéléré de certaines d'entre elles, les faibles quantités de pièces de rechange, ou le niveau de ressources budgétaires allouées à l'entretien des équipements dans les deux précédentes lois de programmation militaire.

L'armée de l'air est aussi un vecteur unique de partenariats et d'alliances internationales, car c'est le propre du milieu aéronautique, naturellement ouvert et sans frontières, et un pilier de la défense de l'Europe. Elle coopère et échange étroitement avec les armées de l'air alliées, pour rester interopérable, optimiser ses ressources et développer ses capacités. Le commandement européen du transport aérien (*European Air transport Command*), qui vise à mutualiser les ressources en matière de transport, en constitue une excellente illustration ; la création d'une unité franco-allemande C-130J à Évreux, dans quelques années, en est une autre.

L'effort de soutien à l'exportation du Rafale qui, comme je l'ai indiqué, constitue une charge importante pour l'armée de l'air, débouchera sur de nouvelles coopérations et partenariats. L'initiative stratégique trilatérale française, associant les armées de l'air de la France, des États-Unis et du Royaume-Uni autour d'un partenariat renforcé de haut niveau, est unique en son genre. Le 14 juillet dernier, j'ai accueilli mon homologue américain, qui m'a dit à quel point il estimait le savoir-faire opérationnel de l'armée de l'air française.

Cette estime mutuelle se retrouve sur les théâtres d'opérations où nous combattons ensemble et nous appuyons mutuellement ; c'est pourquoi elle est si importante. Je pourrais citer de nombreux autres exemples comme la coopération opérationnelle avec le Royaume-Uni, les projets de coopération récemment annoncés avec l'Allemagne, les très nombreux échanges de personnels avec la plupart de nos partenaires – jusqu'en Australie, ce qui nous aidera à accueillir nos premiers MRTT, dont ce pays est déjà doté – l'accueil depuis vingt ans d'un escadron singapourien à Cazaux, en Gironde, etc.

Comme vous le voyez, nous explorons toutes les pistes de rationalisation et nous continuerons à le faire dans l'avenir ; je vous le garantis. Vous constatez également que nous le faisons avec responsabilité et en ordre, tout en conduisant simultanément les très importantes missions que je vous ai décrites.

Toutefois, aujourd'hui, ces efforts ne suffisent plus – je vous le dis car j'en ai fait le constat. En dépit de considérables efforts d'adaptation, l'armée de l'air fait face à des fragilités qui affectent l'ensemble de son système de combat : déficit en personnels, lacunes capacitaires, vieillissement des parcs d'aéronefs, faiblesse des stocks de rechanges ou de munitions, équipements de mission en nombre insuffisant. Cette situation se conjugue à un niveau d'engagement durable et supérieur aux contrats opérationnels sur lesquels sont fondées les hypothèses de construction de la LPM en cours. Les tensions qui en résultent usent les hommes et les équipements, et hypothèquent les capacités de demain.

Dans ce contexte, je vois deux enjeux pour l'armée de l'air.

D'abord, il faut durer : nous devons être capables de soutenir dans le temps les missions actuelles, car elles sont essentielles à la sécurité des Français. Nous n'avons pas vraiment le choix. La situation actuelle est claire : nous sommes engagés sur trois théâtres d'opérations extérieures alors que les contrats opérationnels n'en prévoient qu'un, engagés à

partir de trois bases aériennes projetées au lieu d'une, avec vingt avions de combat au lieu de douze.

Comme je vous l'ai dit, ce volume de forces engagées se conjugue avec une intensité d'engagement trois à quatre fois supérieure à la norme d'activité annuelle pour les avions de chasse. J'ai déjà parlé des munitions. Pour ce qui est des hommes : les forces spéciales, les opérateurs de drones, les spécialistes des systèmes d'information déployables et plusieurs autres spécialités cumulent chaque année des absences pour raison opérationnelle supérieures à six mois.

Or, nous savons que la LPM en cours a été élaborée sans aucune marge. Cet effort de guerre a évidemment des conséquences sur les équipements, mais aussi sur la condition des personnels et le moral. En un mot, nous grignotons progressivement nos capacités opérationnelles, et le dispositif s'use. Cela ne se voit pas immédiatement, mais je n'ai aucun doute sur les conséquences à court terme du phénomène que je vous décris. Voilà pourquoi la charge opérationnelle actuelle nécessite d'augmenter les moyens. Il faut d'abord réduire les lacunes capacitaires, qui freinent nos opérations, et redonner ce que j'appelle une « épaisseur » suffisante à notre dispositif pour être capables de durer. Il s'agira ensuite, selon les choix qui seront faits, d'ajuster nos formats à la réalité des engagements constatés ou décidés.

Le deuxième enjeu consiste à inlassablement l'avenir. Nos opérations actuelles laissent préjuger de la physionomie des prochains scénarios d'intervention. Les espaces aériens sont de plus en plus contestés, et ils le seront demain encore davantage. De mon point de vue, il s'agit d'un enjeu immédiat. Nous le constatons aujourd'hui déjà dans nos opérations au-dessus de la Syrie. Les grands États modernisent leur arsenal aérien et anti-aérien, en quantité et en qualité, mettant en œuvre des stratégies de déni d'accès, qu'ils disséminent ensuite au niveau régional, de l'Asie à la Méditerranée.

À cet égard, la prolifération des systèmes de défense sol-air de type S300-S400, y compris sur des théâtres d'opérations régionaux, est très significative. Le risque de perte de notre supériorité aérienne vis-à-vis de nos adversaires potentiels – d'une importance essentielle, comme je l'ai dit tout à l'heure – est réel, tout comme l'est celui du déclassement vis-à-vis de nos partenaires et alliés, qui se modernisent plus vite que nous.

L'avion de chasse F35, avion furtif de dernière génération qui entre actuellement en service dans plusieurs armées de l'air européennes, mais aussi en Australie, constitue l'une des illustrations de ce risque de déclassement. Dans moins de cinq ans, cet avion constituera le standard de référence pour être capable de participer aux scénarios d'engagement les plus exigeants. Il nous revient, aujourd'hui, de décider si nous souhaitons continuer à prendre part, demain, aux engagements de ce type.

Toutes ces raisons m'amènent à engager une réflexion sur le système de combat aérien futur que j'ai déjà rapidement évoqué. Au cœur de cet enjeu de modernisation se situe aussi le renouvellement de la composante aéroportée de la dissuasion, qui en structurera de nombreux éléments. Au terrorisme, qui continuera d'être un enjeu pour encore longtemps, vient s'ajouter le risque de confrontation entre États-puissances. Les rapports de force et les logiques de puissance font peser un risque non négligeable, y compris en Europe et à ses abords.

Deux enjeux donc pour l'armée de l'air : d'une part, nous devons être capables de soutenir nos opérations dans la durée, d'autre part, nous devons nous moderniser pour rester au niveau stratégique que nous estimons devoir être celui de notre pays. De ces deux enjeux, je tire trois priorités pour l'armée de l'air.

La première priorité est celle des ressources humaines. Le déficit en personnel constitue selon moi la principale lacune capacitaire de l'armée de l'air, donc la priorité des priorités. J'estime que nous sommes allés trop loin dans les déflations d'effectifs et que certains métiers font désormais l'objet d'une trop forte tension. Le nombre de pilotes de chasse et de mécaniciens, par exemple, particulièrement mis à contribution, ne suffit pas à soutenir l'engagement actuel dans la durée. Par ailleurs, nous avons du mal à fidéliser ces personnels en raison du rythme opérationnel, de la difficulté que nous avons à les entraîner, mais aussi, il ne faut pas l'oublier, face à la concurrence du secteur aéronautique privé. Le même phénomène affecte les spécialistes des systèmes d'information, les contrôleurs aériens, les spécialités du renseignement, des niches de compétences essentielles à la conduite de nos opérations.

Les spécialistes de la sécurité et de la protection des bases aériennes constituent une autre illustration de ces importantes tensions. À la suite des diminutions d'effectifs décidées dans le cadre de la révision générale des politiques publiques (RGPP), 40 % des sites de l'armée de l'air ne disposent plus de personnel de protection dédié. Devant la bascule du contexte sécuritaire en 2015, nous avons été contraints de renforcer considérablement la protection de nos bases, alors que nous ne disposions plus des fusiliers commandos, spécialistes de la protection, en nombre suffisant. Les rythmes imposés aux unités de protection suscitent de graves difficultés de fidélisation : 70 % des fusiliers commandos militaires du rang ne renouvellent pas leur premier contrat et quittent l'institution. De ce fait, nous sommes obligés de recourir à des tours de garde par le personnel de toutes spécialités pour assurer la sécurité et la protection de nos emprises. Ce personnel prélevé sur les unités fait ensuite défaut dans les ateliers de réparation des avions, dans les tours de contrôle, dans les centres de commandement, ce qui limite notre capacité à réaliser les missions et à nous entraîner, et provoque des tensions supplémentaires, alors que la pression des opérations génère déjà un absentéisme important. Tout ceci finit par peser sur le moral des aviateurs.

Les hommes et les femmes de l'armée de l'air sont la clef de ses réussites en opérations, la clef de son dynamisme et de sa transformation, la clef de notre crédibilité opérationnelle, gage de reconnaissance internationale qui conduit par exemple à l'exportation du Rafale. Nous ne pouvons pas nous permettre de perdre cette richesse, qui se trouve aujourd'hui en danger. J'estime donc capitale l'augmentation du format des ressources humaines de l'armée de l'air, indissociable d'un plan d'amélioration global et ambitieux de la condition du personnel, la question des ressources humaines ne pouvant se limiter à celle des effectifs. Cette question doit être appréhendée largement et porter sur les rémunérations, bien entendu, mais aussi sur l'état des infrastructures, le niveau des pièces de rechanges, la nécessité de disposer d'équipements en nombre suffisant, la reconnaissance des services rendus, le logement, les familles – autant de thèmes qui contribuent au sentiment de pouvoir réussir la mission et vivre dans des conditions acceptables.

La deuxième priorité est celle de l'aviation de chasse. La réduction importante du format de l'aviation de chasse – elle a été divisée par deux en dix ans, comme je vous l'ai dit – a été obtenue en mutualisant les contrats opérationnels des missions confiées à l'aviation de

chasse : défense aérienne, reconnaissance, frappes, dissuasion. Ainsi, un même appareil doit désormais pouvoir participer à différents types de mission. Cette évolution était conditionnée, j'insiste sur ce point, par la modernisation rapide de la flotte et son passage à une flotte composée uniquement d'avions polyvalents de type Rafale, autorisant ainsi la réalisation de l'ensemble du spectre des missions avec le même appareil et le même équipage. En réalité, nous exploiterons durant encore de nombreuses années des flottes anciennes mono-mission aux capacités limitées – Mirage 2000C, Mirage 2000N, Mirage 2000D, dont on vient de décider la modernisation mais pas l'extension de ses possibilités d'action.

J'ajoute, pour être complet, qu'aucune livraison d'avion de combat à l'armée de l'air n'est prévue dans les quatre années à venir, ce qui constitue un fait inédit. Il s'agit là d'un des facteurs permettant d'expliquer les tensions que nous rencontrons aujourd'hui dans le domaine de l'aviation de chasse.

Par ailleurs, une partie très importante de l'activité de l'aviation de chasse est consommée en opérations extérieures et au profit du soutien des marchés d'exportation du Rafale. L'enveloppe globale d'activité allouée chaque année n'augmentant pas, cela réduit d'autant le volume d'activité consacré à l'entraînement. Il en résulte un retard dans la formation des plus jeunes pilotes qui s'accumule, hypothéquant les capacités opérationnelles de demain. Nous sommes en présence d'un déséquilibre qui ne pourra se résoudre qu'en redimensionnant le format à hauteur des missions demandées.

La troisième priorité est celle de la flotte de ravitaillement en vol. Aujourd'hui, il n'y a pas d'opération aérienne sans ravitaillement en vol. Or, nos avions de ravitaillement en vol affichent 53 ans d'âge moyen. Commandés par le général de Gaulle et livrés entre 1963 et 1965, nos C135 commenceront à être remplacés à partir de l'an prochain, les livraisons devant s'étaler jusqu'en 2025. J'estime que nous prenons un risque excessif avec cette flotte de C135, car nous ne sommes plus en mesure de prévoir et de maîtriser les conséquences de son vieillissement sur les enjeux essentiels de la dissuasion, de projection de puissance ou de mobilité stratégique. C'est pourquoi j'appelle de mes vœux l'accélération de la cadence de livraison des A330 MRTT, qui doivent remplacer les C135.

En dépit de leurs performances améliorées, se pose aussi la question du nombre de MRTT commandés, d'autant que nos opérations démontrent que nous ne disposons pas d'avions de ravitaillement en vol en nombre suffisant pour soutenir nos engagements actuels, ce qui nous conduit à devoir recourir à l'appui de nos alliés, notamment américains.

Vous noterez que je n'ai pas cité le transport ou les moyens de surveillance parmi les priorités. Si j'estime qu'ils constituent également des enjeux importants, ces deux domaines font toutefois l'objet de plusieurs actions engagées et qui doivent porter leurs fruits, même si ces capacités sont aujourd'hui objectivement déficitaires et autant indispensables à nos opérations.

Face à ces déséquilibres préoccupants, je fais le constat d'un besoin urgent d'augmentation de notre effort de défense, ce qui ne vous surprendra pas. Le président de la République a confirmé cette augmentation, pour tendre vers 2 % du PIB. Les priorités de l'armée de l'air que je vous ai indiquées devront y trouver leur place. Pour l'armée de l'air, il s'agit d'un enjeu majeur de la loi de programmation militaire en préparation.

Pour conclure, je souhaite réaffirmer mon engagement, ainsi que celui des aviateurs, au service de la France. Nous sommes et serons au rendez-vous des opérations dont la France a besoin pour garantir sa sécurité : aujourd'hui, d'Orly à Mossoul, les aviateurs protègent les Français.

Leurs succès en opération sont indiscutables. Ils témoignent d'une armée de l'air qui se bat, qui s'adapte et qui dispose d'une vision claire de son avenir. Cette vision est portée par l'enthousiasme des hommes et des femmes de l'armée de l'air, c'est pourquoi je souhaiterais terminer en les saluant.

Je pense à ces hommes et à ces femmes qui risquent leur vie chaque jour pour une cause qui les dépasse : servir la France. Ils le font dans leurs abris sur nos bases aériennes, dans les rues de Paris, dans les sables du désert sahélien ou encore aux commandes d'un Rafale dans le ciel irakien.

Je pense en particulier au lieutenant-colonel Vallot et au lieutenant Chassaint, morts en service commandé l'an dernier.

Je pense à nos deux commandos des forces spéciales de l'armée de l'air, grièvement blessés il y a quelques mois en Irak, et qui ont assisté aux cérémonies du 14 juillet dernier. Ils poursuivent le combat dans leur chair, entourés de leurs proches et de leurs frères d'armes, et n'aspirent qu'à une chose : retourner dans leurs unités.

Je mesure également la charge qui repose sur les familles de nos aviateurs et les sacrifices consentis par les uns et les autres, compte tenu de la fréquence de leurs absences. Quel que soit leur grade, quelle que soit leur fonction ou leurs responsabilités, je salue le courage des aviateurs, leur dévouement, leur sens du service. J'ai confiance dans ces hommes et ces femmes, j'ai confiance dans leur engagement, j'ai confiance dans leurs compétences. J'ai surtout confiance dans leur foi en la mission qui constitue par-dessus tout leur moteur.

Je sais pouvoir compter sur leur engagement sans faille, comme je sais également pouvoir compter sur vous, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les députés, pour les accompagner au service de la protection des Français. (*Applaudissements.*)

**M. le président Jean-Jacques Bridey.** Vous aurez compris, Mon général, que nos applaudissements saluent à la fois votre exposé et les hommes et femmes de l'armée de l'air, en particulier ceux que vous avez cités, qui ont été blessés ou sont morts au service de la France.

**M. Laurent Furst.** Mon général, vous avez beaucoup parlé de la réduction du format de l'armée de l'air. Comme nous sommes nombreux à être novices ici, pourriez-vous nous donner une idée de ce que représente l'armée de l'air française aujourd'hui par rapport à celles des pays qui nous entourent ou à celle de la Russie ?

Vous avez évoqué, avec un peu de pudeur peut-être, la vétusté de certains équipements : quel est le taux de disponibilité des équipements dont vous bénéficiez aujourd'hui ?

**M. Christophe Lejeune.** Nous avons eu l'occasion, Mon général, de nous rencontrer en début d'année sur la base aérienne de Luxeuil-les-Bains : j'étais à l'époque le maire de la



commune où cette base est majoritairement implantée. Aujourd'hui, je suis à vos côtés, et non face à vous j'insiste sur ce point, pour évoquer le maillage territorial des bases aériennes. Pour la petite histoire, la base aérienne de Luxeuil-les-Bains est le premier employeur de ma circonscription. Le maillage actuel des bases aériennes est-il suffisant ? Pensez-vous que la réduction du nombre de bases se poursuivra ?

D'autre part, vous avez parlé de la nécessité de recruter pour pérenniser vos missions et, en particulier, pour lutter contre le terrorisme islamiste. On sait que la radicalisation touche toutes les couches de la société : quelles mesures les chefs d'état-major de nos armées ont-ils prises pour assurer le suivi de nos militaires face à la radicalisation ? Comment filtrez-vous les nouvelles recrues ?

**Mme Marianne Dubois.** Général, que vous inspirent les conclusions du conseil franco-allemand de défense et de sécurité qui s'est tenu le 13 juillet dernier ? Que pensez-vous notamment de la décision de développer un système de combat aérien européen sous la direction de ces deux pays ?

**M. André Chassaigne.** Il semblerait qu'aucune livraison de Rafale à l'armée de l'air française ne soit prévue en 2019-2020. Cela signifie-t-il que les besoins sont satisfaits ou est-ce dû à un problème budgétaire ou encore de fabrication pour les industriels concernés ? L'exportation ne serait-elle pas privilégiée ?

Vous avez parlé d'un transfert du MCO des matériels vers l'industrie privée pour faire face aux urgences. Cette politique d'externalisation ne risque-t-elle pas de porter un coup à notre industrie de l'armement qui a toutes les compétences, le savoir-faire et l'antériorité en ce domaine ? Je pense en particulier aux ateliers industriels de l'aéronautique (AIA) qui existent sur notre territoire.

Enfin, il importe d'insister sur le fait que l'armée de l'air est un acteur de toute notre filière aérospatiale française et européenne. Les technologies de pointe, numériques notamment, qui sont valorisées dans l'armée de l'air profitent à tout notre secteur aéronautique civil.

*(Présidence de M. Jean-Michel Jacques, vice-président de la commission)*

**Général André Lanata.** Je vous remercie de vos questions qui témoignent de l'intérêt que vous portez à nos activités.

Le terme de « format », que nous avons l'habitude d'employer dans notre jargon et qui est un peu barbare, désigne simplement un volume de forces. Le volume des forces aériennes françaises est parfaitement décrit dans les documents de programmation. Il est toujours difficile de se lancer dans des comparaisons internationales.

Nous avons un partenaire hors-norme, les États-Unis, auquel il n'est guère utile de nous comparer. Je préfère donc retenir des partenaires de type équivalent comme le Royaume-Uni, l'Allemagne ou l'Australie. Ensuite, nous avons des *challengers* dans le domaine aérien : les forces russes retiennent toute notre attention, non seulement parce qu'elles disposent d'équipements performants mais aussi parce qu'elles les cèdent ensuite à des pays tiers, situés notamment dans des régions d'intérêt pour nos forces.

Globalement, nos volumes de forces sont assez proches de ceux des trois principaux partenaires que je vous ai cités – Royaume-Uni, Allemagne et, dans une moindre mesure, Australie. Il est en revanche intéressant d’observer la façon dont ces pays modernisent leur flotte car, dans le domaine aérien, l’enjeu technologique est considérable. Un pays qui n’est pas au niveau technologique est déclassé. Il l’est vis-à-vis de ses partenaires car il lui est de ce fait impossible d’entrer en premier avec eux, par exemple ; il l’est aussi, évidemment, vis-à-vis de ses adversaires, face auxquels il sera forcément confronté à une situation d’infériorité donc à de grosses difficultés opérationnelles, pour parler pudiquement.

Depuis la *Strategic Defence and Security Review* (SDSR), les Britanniques ont lancé une modernisation relativement rapide et ambitieuse de leurs forces aériennes, qui les place très sensiblement en avance sur nous. Leur flotte de ravitailleurs est neuve et ils ont déjà 14 ravitailleurs MRTT quand nous n’en prévoyons que 12 (neuf commandés seulement à ce stade) alors qu’ils n’ont pas la charge de la mission de dissuasion aéroportée. Ils sont en train de faire entrer en service le F-35 et auront bientôt une flotte de chasseurs composée uniquement d’avions de quatrième et de cinquième génération (Eurofighter et F35), quand la nôtre sera plutôt composée d’appareil de génération antérieure (Mirage 2000 et Rafale). Ils disposent de six AWACS quand nous n’en avons que quatre. Leur flotte de transport est composée d’une palette de moyens récents (C130, C17, A400M). Leurs moyens de surveillance surclassent les nôtres puisqu’ils alignent notamment sur le théâtre irakien un nombre de drones de surveillance de longue endurance bien supérieur au nôtre. Bref, dans le domaine aérien, les Britanniques ont fait un effort. On entend souvent dire qu’ils sont déclassés : ce n’est pas ce que j’observe dans le domaine aérien.

Si j’ai cité le cas de l’Australie, c’est que j’y observe le même phénomène de modernisation rapide, avec à peu près les mêmes types d’équipements : moyens de ravitaillement, de surveillance et de guerre électronique de dernière génération ; acquisition du F-35 etc. Si je vous faisais part de ma préoccupation, c’est parce que le F-35 va constituer rapidement un standard de référence dans les armées de l’air mondiales, pas uniquement aux États-Unis mais aussi chez nos principaux partenaires. Que l’on soit surclassé par les États-Unis n’est pas surprenant ; que l’on commence à l’être par des partenaires équivalents est une autre affaire. Du fait, probablement, de sa situation géopolitique dans le bassin Asie-Pacifique, l’Australie fait des efforts qui méritent notre attention.

S’agissant des Allemands, il faudra être attentifs à la façon dont ils comptent investir les hausses budgétaires significatives qu’ils ont décidées pour 2017-2018 et qui auront certainement des effets rapides sur la modernisation de leurs forces, même si nous avons des structures de forces assez comparables dans le domaine aérien. Ce pays n’ayant pas la même culture expéditionnaire que nous, nous ne pouvons savoir comment les hausses budgétaires en question vont être employées ; il est cependant permis de penser que les Allemands insisteront moins que nous sur certaines forces comme le ravitaillement en vol, par exemple.

En ce qui concerne votre question sur la vétusté de certains équipements, nous vous communiquerons des chiffres précis quant à la disponibilité de toutes nos flottes. Il est évident que l’âge d’une flotte pèse sur sa disponibilité, pour différentes raisons. D’abord, parce qu’il arrive un moment où la structure industrielle qui nous permet de réparer ces équipements n’existe plus. Les industriels produisent des équipements neufs et entretiennent pendant un certain nombre d’années des activités qui permettent de soutenir les flottes de leurs clients mais cela ne dure qu’un temps. En ce qui concerne les flottes très anciennes comme le C-135,

la difficulté vient de ce qu'à chaque fois que nous faisons face à un nouveau fait technique imprévu lié à son vieillissement – comme par exemple une crique sur une voilure, sur un train, sur un cadre –, nous n'avons pas immédiatement la solution de réparation, tout simplement parce que le tissu industriel est passé à autre chose. Si nous avons fait vieillir ces parcs, c'est pour de bonnes raisons – budgétaires, tout simplement – mais il faut maintenant que nous soyons très attentifs à l'entretien du tissu industriel qui n'existe plus nécessairement pour soutenir ces flottes.

J'en viens au réseau des bases aériennes. Je comprends votre préoccupation et sais à quel point la situation est sensible à Luxeuil-les-Bains comme sur d'autres bases aériennes. La ville de Saint-Dizier pourrait dire la même chose et il en est certainement d'autres qui sont très dépendantes de l'existence de nos emprises, compte tenu du poids considérable de ces dernières dans l'écosystème local. En dehors des villes que je vous ai citées – Creil, Dijon et Tours –, je ne prévois pas d'autre évolution de notre emprise territoriale à ce stade. Tout dépendra des travaux de programmation à venir et de la nécessité éventuelle de dégager de nouvelles marges de manœuvre en matière d'effectifs dont j'ai souligné la criticité. Mais comme je vous l'ai dit, je ne dispose plus de beaucoup de leviers pour dégager de nouvelles marges, compte tenu de l'ensemble des réformes que nous avons conduites et de celles qu'il reste à mener à leur terme, dont les marges sont malheureusement déjà gagées dans les travaux de programmation. Ainsi ce n'est qu'en fonction des choix qui seront faits dans la loi de programmation militaire à venir et en particulier des ressources, notamment humaines, accordées à l'armée de l'air, que je saurai si nous maintenons ou pas notre tissu de bases aériennes tel qu'il existe actuellement. Il est encore trop tôt pour se prononcer et, *a fortiori*, pour dire quelles bases seraient concernées.

S'agissant du phénomène de radicalisation : ce point retient toute l'attention du chef militaire que je suis. Nous avons mis en place un certain nombre de dispositions qui ont démontré leur efficacité. Elles impliquent ce que j'appelle le commandement de proximité, en premier lieu les commandants de base et les commandants d'unité, la direction des ressources humaines de l'armée de l'air, ainsi que les services de renseignement compétents. Compte tenu de la sensibilité du sujet, vous comprendrez que je n'en parle pas davantage de façon ouverte.

La coopération avec l'Allemagne est un sujet de la plus haute importance à mon sens. Vous avez raison de souligner, Madame Dubois, l'enjeu de l'aviation de combat. Il faut toutefois commencer par le replacer dans une perspective plus large que celle de la coopération avec l'Allemagne. En effet qu'on le veuille ou non, l'aviation de combat fait partie des marqueurs de puissance d'un pays, du fait des capacités militaires essentielles qu'elle permet de déployer et du niveau technologique requis qui signe la capacité d'un pays à garantir sa souveraineté. J'estime donc qu'il s'agit d'un enjeu stratégique. Comme je vous l'ai indiqué dans mon exposé, j'observe une pression très importante de l'industrie aéronautique américaine en Europe, avec le déploiement progressif d'un avion de combat de dernière génération, le F-35. Ce dernier change la donne sur le plan des capacités opérationnelles en raison, principalement, de sa discrétion – il n'est pas détecté par les radars actuels – et de ses capacités de connectivité : il connecte massivement des informations avec les autres appareils du système de combat aérien. Si je parle de système de combat aérien, c'est qu'il ne faut pas considérer chaque avion pris isolément mais bien concevoir le système dans son ensemble : c'est ce système qui produit des effets, grâce à la connexion que nous arrivons à établir entre les différents mobiles du dispositif de combat aérien.

Dans les équilibres des forces en Europe, il n'y a plus guère, parmi les grands pays disposant de capacités d'investissement significatives et étant à parité stratégique avec la France, que l'Allemagne qui n'ait pas encore fait le choix de renouveler ses flottes de combat. C'est pourquoi il me semble intéressant sur le plan politique de prendre une initiative avec l'Allemagne pour engager un dialogue, afin d'étudier les possibilités de coopération pour remplacer ensemble nos flottes d'avions de combat. En première approche nous pourrions avoir des besoins similaires à ceux de l'Allemagne dans ce domaine. Nous sommes encore deux pays en Europe qui disposent de capacités d'investissement, l'Allemagne en manifeste d'ailleurs la volonté, avec l'augmentation significative de ses budgets de défense. Je pense par ailleurs qu'il est important de faire de l'aviation de combat un sujet compte tenu des enjeux dans les années à venir dans ce domaine. L'Allemagne pourrait constituer un partenaire à condition toutefois de trouver les architectures industrielles équilibrées qui permettront la réalisation de ces coopérations. Il faudra en effet faire valoir nos atouts en ce domaine.

J'en viens aux livraisons de Rafale. Si aucun Rafale n'est livré pendant quatre ans aux armées françaises, c'est tout simplement parce qu'il en a été décidé ainsi dans la loi de programmation militaire. Pour garantir les équilibres budgétaires de cette loi, extrêmement difficiles à trouver compte tenu de l'importante contrainte qui pesait en la matière, nous avons été obligés de faire des efforts extrêmement importants, notamment en recourant à l'export, je dirais en pariant sur l'export, pour garantir la continuité de fonctionnement des chaînes de production du Rafale sans être contraints de solliciter le budget de l'État français. C'est cette fenêtre blanche de quatre ans sans livraison de Rafale à la France qui explique l'arrêt de la modernisation de la flotte de l'aviation de combat française pendant cette période, à l'exception toutefois des évolutions de standard du Rafale qui se poursuivent et de la modernisation des Mirage 2000D qui débutera en 2020-2021.

Vous avez évoqué la politique d'externalisation du MCO et fait part de votre préoccupation à l'égard des AIA. Je comprends votre souci de ne pas diminuer leur plan de charge. Je puis vous garantir que lorsque nous avons besoin de recourir à l'industrie privée pour des marchés de maintien en condition opérationnelle de nos équipements faisant l'objet d'une activité soutenue par les ateliers de l'industrie aéronautique, c'est que les capacités de ces derniers ne nous permettent plus de couvrir la totalité de nos besoins. Je vous ai donné l'exemple des Mirage 2000 dont les entretiens périodiques majeurs sont effectués dans ces ateliers. Nous avons engagé un dialogue avec l'AIA de Clermont-Ferrand pour savoir jusqu'où il pouvait aller pour accélérer les cadences de livraison de la régénération des avions, compte tenu du potentiel qui était consommé sur les théâtres d'opérations. Nous avons poussé au maximum les curseurs dans les AIA, ce qui a d'ailleurs conduit à des augmentations d'effectifs dans ces ateliers l'an dernier, et confié le reste à l'industrie privée. Nous ne retirons donc pas d'activité aux AIA.

Enfin, vous avez raison, Monsieur Chassaigne, de souligner que l'armée de l'air est un acteur de l'écosystème aéronautique dans son ensemble, tant la dimension technologique est essentielle à nos activités. Il faut donc toujours trouver les bons équilibres entre l'entretien du tissu technologique et industriel et le maintien de nos capacités opérationnelles. C'était l'enjeu de la précédente loi de programmation militaire ; ce sera très certainement encore celui de la loi de programmation à venir. Aujourd'hui j'observe un déséquilibre sur les deux axes.

**M. Jacques Marilossian.** Dassault Aviation étant implanté dans ma ville de Saint-Cloud, j'ai été invité au salon du Bourget où j'ai assisté à la démonstration et à la simulation du Rafale. Il nous a notamment été expliqué qu'une mission de combat menée par quatre Rafale aurait nécessité, il y a quelques années, une quinzaine de Mirage. On a l'impression qu'avec la sophistication et la polyvalence, on peut faire aussi bien avec moins d'avions. Il nous est par conséquent difficile, même si nous comprenons la nécessité de maintenir nos capacités opérationnelles, d'expliquer à nos concitoyens qu'alors que nous pourrions réaliser demain les mêmes opérations avec moins d'avions, nous devons dépenser encore plus d'argent pour assurer ce maintien. L'enjeu étant fondamental, nous ne pourrions vous soutenir que si vous nous aidez à mieux comprendre ce paradoxe.

**M. Patrice Verchère.** Plus de 1 600 bombes et missiles ont été tirés par l'armée de l'air depuis plus de deux ans. Je présume donc que vous devez, pour assurer vos missions, procéder régulièrement à l'achat de nouvelles munitions. La ligne budgétaire de la loi de finances pour 2017 vous permet-elle de reconstituer vos stocks ? L'économie de 850 millions d'euros demandée à nos armées ne risque-t-elle pas de mettre un frein à l'achat de ces bombes et missiles, et donc à l'activité de nos opérations ?

**M. Olivier Becht.** Vous nous avez montré que l'armée de l'air jouait désormais un rôle décisif sur les théâtres extérieurs. Quelle est votre vision stratégique de ses moyens de projection, qu'il s'agisse de nos bases aériennes à l'étranger ou de la disponibilité de notre groupe aéronaval ?

**M. Philippe Folliot.** Longtemps, les capacités de transport de l'armée de l'air ont été le parent pauvre de notre budget. L'A400M était censé changer la donne : combien de nos neuf A400M sont-ils en état de voler à l'instant T ? Comment peut-on, selon vous, faire en sorte, en lien avec le constructeur Airbus, de remédier aux dysfonctionnements qu'a connus cet appareil ? Que pensez-vous des capacités d'aérolargage de ce dernier ?

**M. Philippe Chalumeau.** Mon général, je tiens tout d'abord à vous remercier pour la très grande précision de vos propos, votre profonde humanité et l'attention que vous portez à nos soldats.

Ma question, d'ordre pratique, concerne la base aérienne de Tours qui est implantée dans ma circonscription. J'ai bien compris que l'école de chasse qui s'y trouve aujourd'hui serait déplacée à Cognac. Mais l'aéroport étant mixte, qu'en sera-t-il son exploitation si vous partez ?

**M. Loïc Kervran.** Je vous remercie, Mon général, de cet exposé clair et précis. Étant député de la troisième circonscription du Cher, où est implantée la base aérienne d'Avord, j'ai eu le plaisir de discuter très longuement avec le colonel Alborna qui la commande.

Quel est, selon vous, le niveau de dépendance de la France en matière de renseignement, notamment en ce qui concerne les théâtres extérieurs ? Sommes-nous trop dépendants de nos alliés dans la détermination des cibles ?

**Général André Lanata.** En ce qui concerne le format de l'aviation de chasse, nous avons évidemment un devoir d'explication. Je ne rentrerai pas ici dans des détails trop techniques mais je pourrais, chiffres et heures de vol à l'appui, vous expliquer pourquoi notre écosystème est en rupture d'équilibre aujourd'hui. Vous avez raison de souligner qu'un

Rafale dispose de performances supérieures aux avions des générations précédentes. Toutefois le nombre d'appareils reste un facteur quelles que soient les performances intrinsèques de ces derniers surtout lorsque les théâtres d'opérations se multiplient, les zones à couvrir s'étendent et lorsque nos opérations réclament davantage de permanence, laquelle ne peut s'obtenir qu'en multipliant les heures de vol, donc le nombre d'avions et d'équipages. Le Rafale est très performant mais ne dispose pas encore de la qualité d'ubiquité ! De plus, la diminution de moitié du format de l'aviation de chasse ces dernières années a déjà engrangé les dividendes - si j'ose dire - de cet accroissement de performances apporté par le Rafale. C'est la raison pour laquelle cette réduction prévoyait et aurait dû s'accompagner d'une transformation rapide de notre flotte, vers une flotte totalement polyvalente « de type tout Rafale » – gage de la mutualisation de toutes les missions que nous continuons à assurer, comme je l'ai expliqué. Or aujourd'hui, nos missions n'ont pas changé. Elles ont même tendance à augmenter alors que nous ne sommes équipés que pour une petite moitié d'appareils polyvalents Rafale. Et comme je vous l'ai expliqué, en l'état de ce que prévoit la programmation, cette situation va durer encore au moins une quinzaine d'années puisque nous avons renoncé, à mon grand regret, à octroyer au Mirage 2000D une certaine polyvalence lors de sa modernisation. La difficulté est là mais aussi à un autre niveau : ce n'est pas qu'une question de performance des avions mais aussi de volume d'heures de vol produites. Un système d'armes comme le Rafale est plus exigeant, en termes d'entraînement et donc d'heures de vol à produire pour amener les équipages à niveau. Ces derniers doivent être compétents dans plus de missions qu'auparavant. En définitive pour garantir les équilibres de l'aviation de chasse (comme des autres flottes), il faut arriver à faire tenir en équilibre le trépied MCO-avions-équipages. La difficulté pour nous concerne non seulement la modernisation de la flotte, comme je l'ai indiqué, mais aussi les équilibres organiques et l'entraînement des équipages qu'exige une telle flotte, alors que l'écosystème subit des tensions bien supérieures à celles pour lesquelles il a été conçu. Le domaine de l'aviation présente l'avantage qu'on arrive à presque tout mettre en équation : les avions, les heures de vol qu'ils sont capables de réaliser, l'entretien programmé du matériel qui permet de produire ces heures de vol, le besoin d'heures de vol pour entraîner les équipages. Cela nous donne une assez bonne projection de ce que l'on est capable de faire et des déséquilibres qui se produisent si l'un de ces paramètres est modifié, comme c'est le cas aujourd'hui avec la consommation d'heures de vol que nous faisons en opérations ou le soutien à l'export qui constitue une charge importante.

Monsieur Verchère, la question que vous m'avez posée sur notre consommation de munitions est capitale. Nous nous sommes aperçus assez tôt que nos stocks de munitions allaient nous poser une difficulté, compte tenu de la consommation que nous en faisons en opérations, notamment au Levant. De fait, nous avons pris des dispositions : d'une part, dans le cadre de l'actualisation de la LPM, d'autre part, grâce aux décisions qui ont été prises lors du conseil de défense du 6 avril 2016. Il faut maintenant que ces décisions soient financées mais je peux en tout cas vous assurer qu'elles ont été prises et que les commandes ont été passées. Si nous avions en 2016 une inquiétude, le risque est désormais écarté. Ce sont d'ailleurs plutôt les kits de guidage que les corps de bombes qui posaient des difficultés d'approvisionnement. Je ne vous détaillerai pas tous les types de kits existants – guidés laser, guidés GPS, guidés inertiels GPS, infrarouge, que ce soit sur l'armement air-sol modulaire (A2SM) ou sur les kits américains – mais sachez que nous avons pris les décisions nécessaires.

Vous m'avez ensuite interrogé plus largement sur les conséquences potentielles des annulations budgétaires qui ont été décidées sur la gestion budgétaire 2017. Il est probablement un peu tôt pour vous dire sur quels éléments physiques porteront ces annulations. Il revient à l'état-major des armées, en liaison avec l'armée de l'air, les autres armées et les autres services du ministère, de déterminer la meilleure équation possible, c'est-à-dire celle consistant à en minimiser l'impact immédiat. Il est évident que ces annulations ne pourront concerner les éléments touchant directement à la conduite de nos opérations. Comme vous le savez, le budget de la défense se répartit très schématiquement entre le programme 212, consacré à la masse salariale et à l'infrastructure, le programme 178, consacré à l'activité des forces, le programme 144, consacré aux études technologiques d'avenir et le programme 146, consacré aux équipements dont environ 1/3 concerne la dissuasion. Il me semble que le seul agrégat budgétaire susceptible d'absorber un tel abattement est celui des équipements, soit la partie conventionnelle du programme 146, et non pas les munitions.

En tant que chef d'état-major de l'armée de l'air, je serai particulièrement attentif à certains programmes car il est évident que ces annulations budgétaires auront des conséquences physiques. Certains d'entre eux sont particulièrement sensibles pour l'armée de l'air et pourraient être décalés. Je pense par exemple à l'acquisition d'un Caracal supplémentaire pour remplacer celui détruit en opération. En effet, lorsque des machines sont détruites en opération, il faut les remplacer car nous ne disposons malheureusement plus aujourd'hui d'un parc suffisant pour compenser cette attrition. Mentionnons également la rénovation des Mirage 2000D, l'acquisition de moyens légers de surveillance, la commande de trois MRTT et des pods de désignation laser de nouvelle génération supplémentaires, ainsi que le lancement du standard F4 du Rafale, entre autres. Plusieurs dossiers importants sont devant nous. Les équipes du ministère vont donc réfléchir à la façon de minimiser l'effet des annulations budgétaires sur notre dispositif.

La disponibilité de l'A400M a été catastrophique, et je pèse mes mots, en 2016 puisqu'elle oscillait entre zéro et un. Vous aurez certainement suivi cette crise par voie de presse. Le ministère a donc manœuvré en liaison avec l'industriel. La situation en 2016 était principalement liée à un problème de pièce défaillante sur les boîtes de transmission moteur, ayant eu des conséquences déterminantes pour l'exploitation de cette flotte.

L'A400M revêt deux enjeux. Il y a tout d'abord l'affaire des moteurs qui semble plutôt derrière nous, compte tenu de l'augmentation de la disponibilité entre 2016 et 2017 : de zéro à un avion l'an dernier, on est passé à une disponibilité de cinq à six avions en ligne aujourd'hui, sur une flotte de onze avions. Deuxième enjeu, l'affaire des fonctionnalités tactiques de l'appareil, dont vous avez parlé. L'avion a été livré avec un standard qui ne correspondait pas à celui que nous attendions : c'était un avion de transport logistique et non de transport tactique. Nous avons donc fait pression sur Airbus pour garantir les fonctionnalités qu'il nous paraissait urgent de disposer pour mener nos opérations : l'atterrissage sur terrain sommaire, un premier standard de contre-mesures électroniques, le largage des charges par gravité, etc. Ce plan baptisé Hexagone a consisté à mobiliser toutes nos énergies pour livrer six avions dans ce standard à la fin de l'année 2016 – jalon qui a été respecté par l'industrie. Aujourd'hui, cette dernière sait qu'il faut continuer à améliorer encore les fonctionnalités tactiques de l'appareil. Vous avez cité l'exemple des parachutages : c'est encore un point difficile. Citons aussi le ravitaillement en vol des hélicoptères et la performance du système de contre-mesures électroniques. J'appelle de mes vœux la fixation d'un nouveau jalon, comparable au plan Hexagone, pour garantir non pas l'arrivée des

fonctionnalités tactiques au fil de l'eau mais une capacité opérationnelle stabilisée incluant un nombre d'avions dans un nouveau standard, donc leur rétrofit et une échéance précise. Cela permettra aussi bien aux services du ministère qu'à l'industriel de travailler dans le même sens. J'estime à titre personnel que l'A400M finira par être un très bon avion – les équipages me le disent – mais nous avons encore quelques années devant nous pour finir de corriger les défauts de jeunesse que nous constatons aujourd'hui. J'ajoute que l'A400M change quand même la donne en matière de projection : il permet d'emporter directement jusqu'à Gao, sans escale, un hélicoptère NH90, ce que nous ne pouvions évidemment pas faire avec un Transall.

Ces remarques m'offrent une transition avec la question suivante. Dans le transport aérien, il faut distinguer la capacité à projeter des forces sur un théâtre d'opérations extérieures de celle permettant d'effectuer des missions sur ce théâtre. La première correspond au volet stratégique de notre projection, la seconde, au volet tactique. Il faut trouver le bon équilibre entre les deux, non seulement dans l'architecture de nos flottes mais aussi dans les capacités que nous mobilisons. Nous souffrons aujourd'hui d'une vraie faiblesse en termes de capacités tactiques – segment sur lequel aucune externalisation n'est possible. Le marché civil dispose de capacités sur le segment stratégique puisque nous affrétons régulièrement des avions de transport stratégique. Nos alliés américains, canadiens et britanniques nous aident par ailleurs en ce domaine. C'est donc dans le transport tactique qu'il faudrait faire un effort, non seulement à cause du retard de l'A400M mais aussi du fait du vieillissement des flottes anciennes de C-160 et C-130. C'est le sens de la décision qui a été prise dans l'actualisation de la LPM lorsque nous avons décidé d'acquérir en urgence quatre C130J dont le premier sera livré d'ici la fin de cette année. La difficulté provient des besoins des théâtres d'opérations : pour être très mobile face à un ennemi qui se retranche sur un territoire de la taille de l'Europe comme le Sahel, il faut avoir des moyens de transport tactiques.

J'en viens à la plateforme aéronautique de Tours. L'intention de l'armée de l'air, pour des raisons qui tiennent à notre plan de transformation et au besoin de dégager des marges de manœuvre dans le domaine des ressources humaines, est de nous défaire progressivement de l'exploitation de cette plateforme aéronautique. Nous avons pris contact avec la direction de l'aviation civile (DGAC) pour savoir qui en serait l'exploitant commercial prioritaire. Je n'ai pas connaissance qu'un opérateur se soit déclaré mais je sais que le besoin existe.

**M. Philippe Chalumeau.** Dans quel délai comptez-vous vous désengager ?

**Général André Lanata.** La question est actuellement à l'étude au sein de l'état-major de l'armée de l'air. Cette date est conditionnée par la montée en puissance progressive de la modernisation de la formation des pilotes de chasse de l'armée de l'air, assurée par le programme FOMEDEC qui entrera progressivement en service à partir de 2019. Les premiers avions seront livrés à la fin de l'année 2018. Je ne peux me permettre de rupture dans cette formation. Il va donc falloir que j'entretienne encore pendant quelque temps une période de « double commande » entre Tours et la montée en puissance de cette nouvelle activité sur la base aérienne de Cognac. Une fois que nous aurons terminé cette étude, nous pourrions préciser la date d'arrêt de l'activité à Tours, qui précédera probablement d'un an la date à laquelle nous fermerons la plateforme aéronautique. Je n'ai pas de calendrier précis à vous donner aujourd'hui.



J'en viens à la question portant sur le niveau de dépendance dans le domaine du renseignement – un domaine assez vaste. Cette question aurait plutôt vocation à être posée à la direction du renseignement militaire, l'armée de l'air n'exploitant qu'une partie des capteurs de renseignement que les armées françaises mettent en œuvre.

Pour ce qui est du renseignement satellitaire, nous avons accompli des efforts importants et disposons désormais de moyens relativement performants.

Dans mon domaine, force est de reconnaître que nous avons pris du retard, en particulier dans le domaine des drones de surveillance, où d'autres pays se sont équipés plus vite que nous. Ce retard constitue une lacune capacitaire sur nos théâtres d'opérations : pour dire les choses clairement, nous aurions besoin de plus de systèmes de drones *Reaper* que ceux que nous mettons actuellement en œuvre au Sahel. Deux systèmes ont d'ores et déjà été livrés dans le cadre de la loi de programmation militaire, et deux autres doivent arriver prochainement, en 2019.

Je prévois également l'arrivée des moyens légers de surveillance, également appelés avions légers de surveillance. Deux ont été commandés – la commande d'un troisième a donné lieu à un débat dans le cadre de la discussion budgétaire –, et le premier doit être livré en 2018.

Enfin, la question du remplacement du Transall Gabriel se pose. Cet avion doté de moyens d'écoute électromagnétique, qui recueille des signaux sur les systèmes radar adverses, est extrêmement important pour nous, car c'est à partir de l'analyse de ces signaux que nous sommes en mesure de disposer d'une bonne évaluation des forces se trouvant en face de nous et de programmer nos contre-mesures électroniques, donc d'adapter nos moyens de protection aux systèmes adverses. Les avions de ce type qui je le rappelle sont des vieux C160 Transall, devant être retirés du service en 2023, il est donc de la toute première importance, j'insiste, de lancer au plus tôt – donc avant la fin de cette année – le programme CUGE (charge universelle de guerre électronique). La LPM ayant été construite sans marge, le moindre décalage crée une nouvelle rupture capacitaire.

Il m'est difficile de vous préciser notre niveau de dépendance vis-à-vis de nos alliés en matière de renseignement, puisque je ne dispose pas moi-même de l'ensemble des données : je ne peux donc que vous signaler les lacunes capacitaires que j'ai observées dans le domaine aérien. En tout état de cause, dans le domaine du renseignement, plus on est fort, plus on est apte à échanger avec ses alliés : c'est toujours donnant-donnant. Non seulement pour garantir notre autonomie stratégique, mais aussi parce que le renseignement appelle le renseignement. Il est donc très important que nous restions performants dans ce domaine.

*(Présidence de M. Jean-Jacques Bridey, président de la commission)*

**M. le président Jean-Jacques Bridey.** Je vous remercie, Mon général, pour cet échange qui fut riche et fructueux, comme il l'est à chaque fois que vous venez devant notre commission. J'invite nos collègues à faire preuve de prudence. Comme vous le savez, c'est à la suite de propos tenus dans le cadre d'une audition, et ayant filtré dans la presse, que le général de Villiers a démissionné. Si vous pouvez témoigner de vos impressions à la suite des deux auditions auxquelles nous avons procédé ce matin, je vous demande d'éviter autant que

possible d'entrer dans les détails. Je vais prendre contact avec le nouveau chef d'état-major des armées, le général Lecointre, afin de l'inviter à venir s'exprimer devant nous dès que possible.

\*

\* \*

### **Informations relatives à la commission**

La commission a procédé à la nomination de ses rapporteurs pour avis sur le projet de loi de finances pour 2018. Ont été nommés :

#### **Anciens combattants, mémoire et liens avec la Nation :**

– Anciens combattants, mémoire et liens avec la Nation : M. Philippe Michel-Kleisbauer.

#### **Défense :**

- Environnement et prospective de la politique de défense : Mme Frédérique Lardet ;
- Soutien et logistique interarmées : M. Claude de Ganay ;
- Préparation et emploi des forces : Forces terrestres : M. Thomas Gassilloud ;
- Préparation et emploi des forces : Marine : M. Jacques Marilossian ;
- Préparation et emploi des forces : Air : M. Jean-Jacques Ferrara ;
- Équipement des forces – Dissuasion : M. Jean-Charles Larssonneur.

#### **Sécurités :**

- Gendarmerie nationale : Mme Aude Bono-Vandorme.

\*

\* \*

*La séance est levée à treize heures.*

\*

\* \*

### **Membres présents ou excusés**

*Présents.* - M. Louis Aliot, M. François André, M. Jean-Philippe Ardouin, M. Xavier Batut, M. Thibault Bazin, M. Olivier Becht, M. Christophe Blanchet, Mme Aude Bono-Vandorme, M. Ian Boucard, M. Jean-Jacques Bridey, Mme Anne-France Brunet, M. Philippe Chalumeau, M. André Chassaing, M. Jean-Pierre Cubertaon, Mme Marianne

Dubois, Mme Françoise Dumas, M. Jean-François Eliaou, M. Jean-Jacques Ferrara, M. Jean-Marie Fiévet, M. Philippe Folliot, M. Laurent Furst, M. Thomas Gassilloud, M. Guillaume Gouffier-Cha, M. Fabien Gouttefarde, M. Christian Jacob, M. Jean-Michel Jacques, M. Loïc Kervran, Mme Anissa Khedher, Mme Frédérique Lardet, M. Jean-Charles Larsonneur, M. Didier Le Gac, M. Christophe Lejeune, M. Jacques Marilossian, Mme Sereine Mauborgne, M. Philippe Michel-Kleisbauer, Mme Josy Poueyto, Mme Natalia Pouzyreff, M. Gwendal Rouillard, Mme Laurence Trastour-Isnart, Mme Nicole Trisse, M. Stéphane Trompille, Mme Alexandra Valetta Ardisson, M. Patrice Verchère, M. Charles de la Verpillière

*Excusés.* - M. Bruno Nestor Azerot, M. Florian Bachelier, Mme Carole Bureau-Bonnard, M. Luc Carvounas, M. Olivier Faure, M. Yannick Favennec Becot, M. Richard Ferrand, M. Marc Fesneau, M. Jean-Christophe Lagarde, Mme Patricia Mirallès