

//COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DE LA DÉFENSE//**##Jeudi 19 septembre 2013## - Présidence de M. Jean-Louis Carrère, président -****&&&&**

La commission auditionne le général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air, sur la loi de programmation militaire.

Jean-Louis Carrère, président - Mon général, Il n'y a pas très longtemps, vous avez été auditionné par notre commission. C'était le 11 juin dernier. Vous nous aviez donné à l'époque un bon éclairage sur le Livre blanc et le format des armées qui en découle. Depuis, beaucoup de choses se sont passées, notamment en Syrie. Peut-être aurez-vous l'occasion de nous en dire quelques mots. Aujourd'hui, votre audition, après celle du CEMA et avec celle des autres chefs d'état-major, s'inscrit dans la perspective de la loi de programmation militaire. Je vous cède la parole.

Général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air - Monsieur le président, Mesdames, messieurs les sénateurs, C'est toujours avec fierté et plaisir que je m'exprime devant vous en tant que chef d'état-major de l'armée de l'air.

Après une année passée à la tête de l'armée de l'air, j'ai pu mesurer avec beaucoup de satisfactions combien les hommes et les femmes de l'air savaient être au rendez-vous lorsque notre pays fait appel à eux quand les circonstances l'exigent. Ce fut le cas en début d'année au Mali où la totalité nos capacités ont été mobilisées avec une extrême réactivité et une grande efficacité. C'est le cas aussi et il ne faut pas l'oublier, au quotidien lorsque nous assurons nos missions de dissuasion et de protection sur le territoire national. Partout où ils sont engagés, les aviateurs forcent mon admiration par leur motivation et leur niveau opérationnel fondé sur une formation et un entraînement de haut niveau mais aussi et

surtout sur leur aptitude à toujours innover, à travailler ensemble et avec leurs partenaires des autres armées ou d'armées de l'air alliées et à s'adapter à toutes les situations. Ils sont la première capacité de l'armée de l'air et ce sont eux qui nous ont permis les nombreux succès que nous avons connus dans l'exécution de nos missions permanentes ou extérieures.

Dans le cadre des travaux de rédaction du dernier livre blanc auxquels j'ai eu l'honneur de contribuer, j'ai toujours défendu l'idée que, au-delà des formats, le maintien de la cohérence entre les capacités est essentiel. Les choix que nous avons proposés et qui ont été repris dans la loi de programmation militaire 2014-2019 permettent à l'armée de l'air de maintenir cette cohérence.

Même si d'importants efforts nous sont demandés, la poursuite de la modernisation de nos équipements et le maintien d'une activité opérationnelle suffisante sont les leviers qui préservent cette cohérence. Ces leviers devront s'accompagner d'une diminution des effectifs que le contexte budgétaire rend nécessaire pour atteindre les objectifs fixés dans la LPM. Ces trois points sont pour moi essentiels : ils concernent directement les aviateurs à travers leur aptitude à assurer leurs missions, la garantie de leurs conditions de vie et de travail et la valorisation de leurs compétences. Ce sont les domaines que je souhaiterais aborder devant vous avant de répondre à vos questions.

Depuis le début des années 1960, l'armée de l'air s'est structurée autour de deux missions permanentes : la protection de notre espace aérien national et la mission de dissuasion avec la mise en œuvre de la composante aéroportée. Deux missions dont l'importance est confirmée dans le livre blanc de 2013.

Ces deux missions exécutées vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, nécessitent un système d'alerte performant, la mise en réseau de nos bases aériennes avec des centres de commandement et de conduite armés en permanence, une capacité

d'appréciation juste et précise des situations, des équipements, des systèmes d'armes et un personnel très entraîné en raison de la complexité et de la grande réactivité des missions qui leurs sont confiées.

La mission de sûreté aérienne est une mission permanente qui garantit la souveraineté de notre espace aérien national. Grâce à la couverture radar de cet espace aérien et la mise en œuvre de capacités d'intervention immédiates nous sommes en mesure de faire face à l'ensemble des situations qui peuvent se présenter comme l'interception d'un aéronef hostile ou l'assistance à des appareils en difficulté. La loi de programmation 2008-2013 a décalé de plusieurs années la rénovation de nos radars. La quatrième étape du système de commandement et de conduite des opérations aériennes (SCCOA) a été scindée en deux phases dans la précédente LPM, avec un décalage de trois ans *a minima* de la livraison de nouveaux radars de surveillance et de défense aérienne. Nous ne pouvons plus décaler les livraisons de ces radars car les obsolescences profondes du parc actuel, aux coûts de maintenance élevés, fragilisent la protection du territoire national.

La LPM 2014-2019 a pris en compte ce besoin avec l'inscription de la poursuite du programme SCCOA qui amènera les centres français de détection et de contrôle au standard OTAN en 2015 et débutera le renouvellement indispensable des radars de défense aérienne.

Deuxième de nos missions permanentes : la mise en œuvre de la composante aéroportée de la dissuasion. C'est une mission dont nous célébrerons le cinquantième anniversaire l'année prochaine. Depuis 1964 l'armée de l'air contribue à la préservation de nos intérêts vitaux. C'est une composante, dont le coût actuel ne représente que 7% du budget global alloué à la dissuasion et qui a été réduite d'un tiers lors de la précédente LPM puisque nous sommes passés de trois à deux escadrons de chasse. La modernisation de cette

composante a été prise en compte dans la prochaine LPM avec la rénovation à mi- vie du missile ASMP-A et les premiers travaux pour la définition de son successeur, la transformation du second escadron actuellement équipé de Mirage 2000N sur Rafale, la rénovation de systèmes de transmissions nucléaires et l'arrivée tant attendue des deux premiers avions ravitailleurs de type MRTT. Je souligne que les avions des forces aériennes stratégiques, les FAS, ne sont pas dédiés exclusivement à la mission nucléaire, ils sont capables d'agir sur tout le spectre des missions conventionnelles. Ce fut le cas lors des opérations en Libye et au Mali où des avions et des équipages des FAS ont été engagés avec succès. La préparation et l'exécution des raids lointains de Rafale armés de missiles de croisière SCALP présentent de nombreuses similitudes avec les missions exécutées dans le cadre de la dissuasion.

Je tiens à le préciser car nos deux missions structurantes de défense aérienne et de dissuasion nous ont permis de construire, autour d'une permanence forte centrée sur la réactivité, nos capacités de planification et de conduite des opérations aériennes, notre aptitude à recueillir et à fusionner tous les types de renseignement, à travailler en réseau, à basculer instantanément du temps de paix au temps de crise et à conduire des missions longues et complexes depuis le territoire national. Agrégées ensemble, ces capacités nous permettent d'être capables d'intervenir en toute autonomie dans une vraie cohérence d'ensemble. Si une de ces capacités venait à manquer, c'est l'efficacité globale du dispositif qui serait menacée.

Aujourd'hui, l'armée de l'air dispose d'une véritable capacité d'intervention dans un large spectre de crises. Parce que nous disposons d'avions ravitailleurs nous sommes en mesure d'agir, à partir de nos bases aériennes, avec une très forte réactivité pour atteindre n'importe quel point dans la zone géographique d'intérêt définie par le livre blanc. C'est ce que nous avons pu démontrer en Libye en 2011 et au Mali cette année. Capable de monter en

puissance de façon très discrète au sein de nos bases aériennes, ou au contraire de façon visible, l'armée de l'air a démontré qu'elle pouvait offrir au décideur politique une large variété de modes opératoires, réversibles et dont la force peut être adaptée au contexte particulier de chaque crise.

La loi de programmation militaire 2014-2019 nous garantit le maintien de cette cohérence parce que, justement, elle préserve ces capacités sèches en les modernisant, sans en privilégier une par rapport à une autre. Une modernisation qui se fera à un rythme moins rapide que nous l'avions souhaité initialement, une modernisation qui se fera sur des formats plus réduits, mais une modernisation qui privilégiera la cohérence de notre capacité opérationnelle globale.

L'opération Serval au Mali, a démontré le potentiel et le niveau d'expertise acquis par l'armée de l'air qui, pour la première fois depuis très longtemps, a mené une opération multinationale en assumant sous l'autorité du CEMA le commandement de la composante aérienne. Nous avons pu planifier et conduire des opérations aériennes complexes à partir de la métropole, comme le 13 janvier lorsque nous avons conduit le raid aérien le plus long de l'histoire de l'armée de l'air et comme le 27 janvier avec l'opération aéroportée sur Tombouctou, la plus importante depuis Kolwezi en 1978. Cette capacité de commandement et de contrôle sera modernisée dans la LPM avec l'évolution de nos centres d'opérations et de nos centres de contrôle vers le système ACCS de l'OTAN, un système otanien mis en œuvre par les Européens et développé avec l'industrie européenne. L'interopérabilité avec nos partenaires de l'Alliance atlantique constitue un axe majeur de la modernisation de ces moyens. La poursuite de la rénovation de nos centres de contrôle locaux et de nos avions AWACS contribuera à améliorer encore cette capacité de commandement et de contrôle.

Ces avions AWACS participent également à notre capacité à recueillir du renseignement. Au cœur de la fonction connaissance anticipation, l'armée de l'air possède une aptitude naturelle à recueillir du renseignement parce qu'elle agit dans tout le spectre de la troisième dimension. Sur la période 2014-2019 cette capacité bénéficiera de l'acquisition de nombreux équipements comme en atteste la commande prévue de quatre systèmes de drones MALE représentant 12 vecteurs. Afin de répondre au besoin opérationnel immédiat, deux Reapers ont été commandés pour être déployés au Niger et compléter l'action de nos Harfang très sollicités sur ce théâtre puisqu'ils viennent récemment de franchir la barre des deux mille heures de vol depuis leur engagement le 17 janvier dernier.

Des avions légers de surveillance et de renseignement, dont l'emploi sera mutualisé avec les services de renseignement, permettront de compléter le dispositif d'évaluation et de suivi des crises. Les capacités d'écoute électronique du Transall Gabriel, appareil indispensable présent sur tous les théâtres d'opérations, seront remplacées, à l'horizon de l'arrêt de la flotte Transall, avec l'entrée en service de la charge universelle de guerre électronique CUGE, qui sera mise en œuvre sur un vecteur à déterminer. Enfin, le domaine spatial bénéficiera de la consolidation de moyens existants de surveillance de l'espace extra-atmosphérique ainsi que de la mise sur orbite de deux nouveaux satellites d'observation MUSIS et du développement du programme CERES.

Comme vous pouvez le constater, la LPM nous permet d'accroître de façon importante notre capacité à recueillir du renseignement. C'est pourquoi nous travaillons actuellement sur l'organisation destinée à tirer le meilleur parti de tous ces capteurs afin d'être capables de traiter la considérable quantité d'informations qu'ils permettront d'obtenir, en temps différé ou en temps réel selon la situation.

Nos capacités d'intervention vont se moderniser avec la poursuite de la montée en puissance de la flotte Rafale dont la livraison s'effectuera à un rythme différent de celui qui était prévu : 26 Rafale rejoindront l'armée de l'air et la marine nationale sur la période. En parallèle de ces livraisons, les capacités des Rafale en service vont évoluer puisque la LPM prévoit l'intégration sur cet appareil du missile air-air longue portée METEOR et du pod de désignation de dernière génération. Le ralentissement des livraisons de Rafale sera compensé par la rénovation des Mirage 2000D et l'utilisation prolongée de flottes plus anciennes comme celle des Mirage 2000-5, ce qui nous permettra de préserver la cohérence de notre aviation de chasse en suivant le principe de différenciation des forces défini par le livre blanc. La répartition Rafale-Mirage 2000 évoluera dans le temps en fonction des besoins de remplacement de la flotte Mirage 2000 après 2020 et nous travaillons à un schéma directeur de l'aviation de combat qui éclairera l'avenir afin d'y intégrer les réflexions sur les futures évolutions du Rafale et l'arrivée des futurs systèmes de combat aériens.

Je rappelle que le format de notre aviation de chasse aura été diminué deux fois d'un tiers en deux lois de programmation. La première diminution en 2008 a été compensée par la polyvalence du Rafale. Celle à venir le sera grâce aux efforts portés sur le MCO et à la différenciation de l'entraînement mise en place au travers du projet Cognac 2016. Cette dernière évolution est la dernière marche pour que notre aviation de chasse reste encore une capacité de combat majeure capable d'être engagée sur tous les théâtres d'opérations extérieures et sur le territoire national.

La cohérence passe nécessairement par la détention de capacités de projection qui sont essentielles à l'ensemble de nos missions.

Les avions ravitailleurs sont la clé de voute de toutes nos opérations aériennes. Sans eux, nous ne pouvons disposer de la réactivité, de l'allonge et de l'endurance nécessaire pour assurer nos missions de dissuasion et d'intervention. Sans eux, l'emploi de notre aviation de chasse serait peu ou prou limité au territoire national. Sans eux il n'y aurait pas de composante aéroportée de la dissuasion. Le raid du 13 janvier vers le Mali a nécessité cinq ravitaillements en vol impliquant 3 C135. L'âge avancé de ces 14 appareils, bientôt cinquante ans, fait peser un risque de rupture capacitaire constant et leur utilisation impose de nombreuses heures de maintenance. Leur remplacement constitue pour moi une priorité essentielle. Le livre blanc prévoit leur renouvellement par 12 avions de type MRTT dont deux seront livrés sur la période de la LPM. Il s'agit d'une avancée importante mais qui nous impose une vigilance accrue sur nos C135 que nous allons conserver de nombreuses années encore en raison du calendrier de livraison. Si nous devions connaître une embellie budgétaire dans les années à venir, je recommande que la priorité soit donnée à l'accélération des livraisons des MRTT, projet par ailleurs porteur de belles coopérations européennes.

Dans le domaine du transport tactique nous disposerons en fin de LPM de 15 A400M. L'opération Serval a démontré combien cette composante était indispensable à la manœuvre aéroterrestre pour se poser au cœur des zones de combat sur des terrains sommaires. L'A400M va donner une nouvelle dimension à notre aviation de transport et la faire entrer dans une nouvelle ère. Le premier appareil a été livré début août et je serai heureux de vous accueillir, aux côtés de monsieur le ministre de la Défense, sur la base d'Orléans, le 30 septembre pour la cérémonie officielle marquant ce moment important de la vie de l'armée de l'air.

Le décalage du calendrier de livraisons de ces appareils nous oblige à maintenir en service 14 C160 afin de préserver les compétences tactiques de nos équipages et notre capacité opérationnelle. C'est le même principe qui a prévalu pour l'aviation de chasse :

maintenir des flottes plus anciennes pour pallier l'étalement des livraisons et préserver la cohérence d'ensemble. C'est une nécessité mais aussi un défi. Je suis également très satisfait de la rénovation des 14 C130, utilisés notamment par les forces spéciales, indispensables pour l'exécution de leurs missions dans l'avenir.

Enfin la modernisation de nos équipements prévue dans la LPM prend également en compte nos capacités d'entraînement qui sont essentielles pour que nous disposions d'équipages prêts à intervenir sans délais. Pour cela la refonte de l'entraînement et de la formation des pilotes de chasse dans le cadre du projet Cognac 2016 est fondamentale. Ce projet s'appuie sur l'acquisition d'avions d'entraînement turbopropulsés de dernière génération. Ils nous permettront de mieux entraîner nos jeunes pilotes et de mettre en œuvre le principe d'un entraînement différencié qui garantira notre aptitude à assurer les missions les plus exigeantes et à soutenir les opérations dans la durée, malgré la diminution de nos formats. C'est une approche innovante, dont je constate qu'elle intéresse de nombreuses armées de l'air, qui permet de nous adapter de façon réaliste au contexte budgétaire tout en modernisant nos capacités de formation. C'est un projet structurant pour l'armée de l'air, tant au plan budgétaire qu'au plan opérationnel.

La modernisation de nos équipements constitue donc ma priorité pour préserver la cohérence de l'armée de l'air. Elle est indissociable du maintien d'une activité aérienne suffisante qui représente aussi une priorité. Une priorité essentielle parce que toutes les opérations récentes ont démontré que, pour réaliser les missions les plus difficiles, notamment l'entrée en premier sur un théâtre d'opérations, qui se joue toujours en quelques heures après la décision du Président de la République, il est indispensable de disposer d'équipages entraînés au meilleur niveau.

Notre capacité opérationnelle repose sur le maintien en conditions de nos matériels aéronautiques qui nécessite un pilotage au plus près des forces et de leur activité réelle et une dotation suffisante en entretien programmé du matériel, l'EPM.

Le MCO aéronautique est le cœur du domaine d'expertise de la SIMMAD et de l'armée de l'air. Nous avons réorganisé nos structures et mobilisé tous les acteurs du MCO, les forces bien sûr mais aussi l'industrie étatique et privée. La SIMMAD, aux côtés des unités de soutien aéronautique et en lien avec les industriels et la DGA, a ainsi fait évoluer les marchés d'une logique de disponibilité vers une logique d'activité, en préservant la flexibilité exigée par les surprises opérationnelles et avec un souci constant de maîtrise et de réduction des coûts. Le plus important est de disposer du nombre suffisant d'aéronefs disponibles lorsque nous en avons vraiment besoin. La mise en place de plateaux techniques dans la dynamique du pôle de MCO aéronautique bordelais, a très rapidement porté ses fruits. L'identification des difficultés technico-logistiques et la définition en commun de solutions appropriées ont permis d'aboutir à des résultats significatifs. A Saint-Dizier par exemple la qualité de l'activité des Rafale a été considérablement augmentée alors que la disponibilité en OPEX reste exceptionnelle. Ces résultats démontrent la pertinence et la cohérence des choix qui ont été fait dans le domaine de la gouvernance du MCO, tant au niveau de la SIMMAD qu'à celui du soutien opérationnel sur les bases aériennes. Ces succès nous encouragent à poursuivre dans cette voie mais il ne s'agit que d'une première étape, de nombreux efforts restent à faire.

Le MCO aéronautique nécessite également de disposer d'une dotation suffisante en entretien programmé du matériel, l'EPM. Cela n'a pas été le cas lors de la précédente LPM puisque la sous dotation de l'EPM a conduit à un déficit, sur la période 2009-2014, de plus de 1 milliard d'euros de crédits d'activité par rapport au besoin. En 2013, l'armée de l'air a dû limiter l'activité des équipages et prendre des mesures affectant le niveau de formation et

d'entraînement telles que l'annulation de notre participation à des exercices majeurs, comme *Red Flag* aux Etats-Unis par exemple et à retirer de façon anticipée des équipages des unités de combat.

Les perspectives 2014-2015 conduisent à maintenir le niveau d'activité de 2013, grâce à l'effort financier important consenti sur l'EPM par la LPM, mais cette activité restera insuffisante (environ -20% par rapport aux normes d'entraînement). Elle ne pourrait être maintenue à ce niveau dans le temps sans dégradation considérable du niveau opérationnel. C'est pour moi une préoccupation majeure car le maintien de certaines compétences est dès à présent fragilisé. La rejointe du nouveau modèle, la mise en place de l'entraînement différencié et un plan d'optimisation du MCO élaboré par la SIMMAD en associant bien sûr la DGA nous permettront de remonter l'activité aérienne au niveau requis après 2016.

Enfin, la dernière priorité, la plus importante, que je souhaiterais aborder devant vous, concerne les hommes et les femmes de l'armée de l'air. Au cours de la dernière loi de programmation ils ont su faire face avec beaucoup d'abnégation aux différentes réformes qui les ont directement touchés. Je rappelle que suite aux réformes annoncées en 2008 nous avons dû procéder à la fermeture de 12 bases aériennes et à la dissolution d'une quinzaine d'unités majeures ainsi qu'à la diminution de nos effectifs de 15900 personnes sur la période de la LPM précédente, ce qui correspond à une baisse du quart de nos effectifs.

De nouveaux efforts importants seront demandés aux aviateurs. Les cibles en effectifs définies dans la LPM prévoient une réduction de 34 000 postes au sein du ministère sur la période 2014-2020.

Pour l'armée de l'air, qui vient de mener une réforme importante depuis 2008, il n'y a quasiment plus de réduction d'effectifs possibles par des réorganisations fonctionnelles. Nous les avons faites lors de la précédente LPM. Réduire les effectifs nécessite donc la mise

en place d'un nouveau plan de restructurations. Pour parler franchement, j'appelle ce plan de mes vœux car en densifiant certaines de nos emprises, nous offrirons à notre personnel de meilleures conditions de vie et de travail grâce à une meilleure concentration des budgets d'infrastructure. Certains rapprochements permettront aussi de mieux fonctionner, pour une armée de l'air resserrée mais dont la réussite opérationnelle est conditionnée par son aptitude à engager toutes ses capacités dans une manœuvre d'ensemble.

Ces restructurations ne peuvent être conduites isolément. Elles prennent en considération les bases de défense, dont j'aime souligner qu'elles participent aux missions opérationnelles de l'armée de l'air qui opère au quotidien à partir de ses implantations que ce soit pour les missions permanentes ou pour les missions d'intervention. Elles intègrent aussi les services et directions interarmées dans lesquels travaillent 22% des aviateurs.

Nous conduisons une vaste réflexion sur le modèle RH futur de l'armée de l'air prenant en compte notamment l'aspect « échantillonnaire » de certaines spécialités, le recrutement, l'avancement dans le contexte de limites d'âge allongées, la mobilité, etc. C'est un chantier important qui prend en compte les aspirations de notre personnel et vise avant tout à le valoriser car comme je le soulignais au début de cette intervention, il constitue notre première capacité opérationnelle. Ce travail s'accompagne d'une réflexion sur l'identité de l'aviateur dans le contexte interarmées que nous connaissons.

Pour conclure, je souhaiterais vous indiquer que les aviateurs sont conscients de l'effort que la Nation réalise à travers cette loi de programmation pour préserver leur capacité à exécuter leurs missions. Ils sont aussi conscients des efforts qui leur seront demandés pour que les objectifs de cette loi de programmation soient atteints.

Avec eux j'ai souhaité mettre en place un projet « Unis pour Faire Face » afin de ne pas subir notre destin mais de le prendre en main. C'est un projet qui s'inscrit dans les

priorités du livre blanc et de la loi de programmation que nous venons d'évoquer : modernisation de nos capacités, activité aérienne, simplification de nos structures, ouverture vers l'extérieur, valorisation des aviateurs, sont autant d'axes d'effort portés par ce projet. Ce dernier donne à l'armée de l'air une direction cohérente avec les moyens qui nous sont alloués. Cette modernisation est lancée, elle nous permettra de nous ouvrir toujours plus vers l'extérieur car les projets qu'elle porte sont des viviers de coopération formidables, notamment au niveau européen.

L'A400M, porté par sept pays européens, va donner une dynamique encore plus forte au commandement du transport aérien européen qui est engagé sur une voie d'ouverture et de standardisation des normes européennes. S'agissant des ravitailleurs MRTT, nous travaillons à la mutualisation de leur emploi avec six autres nations européennes dans des domaines ciblés comme la formation et la maintenance. L'acquisition de drones Reaper ouvre la voie à la création d'un groupe d'utilisateurs européens, l'évolution du SCCOA vers le système ACCS va renforcer les coopérations, la mise en œuvre de normes européennes communes est un chantier prometteur. Ces quelques exemples montrent que la future LPM ouvre de nombreuses opportunités dans le domaine aéronautique que nous devons absolument saisir pour avancer de façon réaliste et pragmatique vers une défense plus européenne sans abandonner notre autonomie d'action et de décision.

Cette ouverture concerne aussi directement nos bases aériennes. Elles évoluent, je les souhaite ouvertes vers la société civile car elles présentent pour cela des atouts remarquables pour notre Nation et son développement. Le tutorat de jeunes lycéens par nos élèves officiers est un projet superbement réussi qui profite à tous et que je souhaite voir étendu à l'ensemble de nos bases aériennes. Ces dernières peuvent être le creuset de rapprochement entre les mondes de l'enseignement, de l'industrie, de la recherche ainsi qu'avec les collectivités.

Vous le constatez notre projet est résolument tourné vers l'avenir et vers l'extérieur. Un avenir qui nous est ouvert par les perspectives de la loi de programmation. De sa réalisation, plus tendue que les précédentes mais je l'espère plus vertueuse, dépendra notre cohérence et notre capacité à assurer nos missions. L'exercice est difficile mais je peux vous assurer que notre pays pourra compter sur les capacités d'adaptation et d'innovation des aviateurs pour parvenir aux objectifs fixés.

M. André Trillard – est-ce que tous les avions ravitailleurs du programme MRTT seront identiques ?

Général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air – c'est mon objectif.

M. Daniel Reiner – pourriez-vous préciser le nombre exact de ravitailleurs MRTT et le nombre des avions qu'ils remplaceront. L'annexe de la loi de programmation n'est pas très claire de ce point de vue.

Général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air – les douze MRTT remplaceront 14 avions ravitailleurs C-135 et KC-135, mais aussi 3 avions de transport stratégique A 310. En revanche, nous prolongerons les 2 A340 que nous avons . Ils nous servent au transport de troupes sur de longues distances.

M. Jean-Marie Bockel – quelles sont les perspectives de réaliser le contrat Rafale en Inde ? Je suis persuadé que la réalisation de ce contrat va débloquent d'autres contrats exports dans d'autres pays.

Général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air – Je suis confiant quant à la signature de ce contrat. Mais le transfert technologique est d'une telle ampleur qu'il est normal que cela prenne du temps pour être finalisé.

M. Yves Pozzo di Borgo – et au Brésil ? Où en sommes-nous ?

Général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air – La vraie question qui se pose est celle de la façon dont les brésiliens voient leur aviation de combat future et à quelles échéances. Nous avons en outre d'excellents rapports avec l'armée de l'air brésilienne.

M. Gilbert Roger – j'étais au Brésil du temps de Lula et leurs conseillers nous expliquaient déjà pourquoi ils n'achèteraient jamais les avions français. Cette décision s'explique par l'hostilité de l'entourage des ministres et également des chefs militaires vis-à-vis de la France.

M. Jean-Marie Bockel – je confirme cette analyse. Du reste le pont entre le Brésil et la Guyane n'est toujours pas ouvert.

Général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air – Je ne peux pas vous parler des relations politiques, mais je vous confirme qu'il existe une amitié profonde entre l'armée de l'air brésilienne et l'armée de l'air française. Bon nombre de leurs pilotes ont été formés chez nous et ils s'en souviennent parfaitement. Il y a d'ailleurs une journée spéciale organisée par les anciens, les « *Dijon Boys* » comme ils les appellent - qui ont été formés sur Mirage III – et au cours de laquelle ils rendent honneur aux traditions françaises. C'est aussi le cas en Inde.

M. Robert del Picchia – pouvez-vous nous parler de la coopération indo-russe sur les avions de cinquième génération ?

Général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air – oui effectivement, ils coopèrent sur le projet de chasseur russe T 50 ; mais je ne suis pas sûr que les Russes leur consentent autant de transferts technologiques que nous. Ils ont une double

source d'approvisionnement et essaient de bénéficier de transferts de technologie. Compte tenu de la dimension de leur flotte de combat, très supérieure à la nôtre,, cela me semble normal.

M. Jean-Louis Carrère, président - ma première question est simple : considérez-vous que le projet de loi de programmation traduit fidèlement le Livre blanc et si oui, que le nouveau format de l'armée de l'air sera cohérent avec les missions et les contrats opérationnels qui lui sont assignés ? Pouvez-vous nous parler de la Syrie, et de la façon dont les opérations se dérouleraient si le Président décidait une action ? Pouvez-vous nous reparler du plan « unis pour faire face » ? Quelles propositions concrètes feriez-vous pour le sommet de Bruxelles ? Est-ce que vous pourriez refaire le Mali avec le nouveau format ? Faut-il voter cette LPM ? Enfin les prochaines Universités d'été de la défense mettront à l'honneur l'armée de l'air. Avez-vous déjà réfléchi à leur localisation ?

Général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air – Concernant votre première question la réponse est oui. Au demeurant le Livre blanc avait été très précis sur le format, ce qui amène toujours la question de savoir jusqu'à quel niveau descendre ? Le niveau de détail du livre blanc nous a permis d'aller vite dans la rédaction de la LPM. La concordance entre les deux documents est donc très forte. La difficulté tient dans l'étalement de l'arrivée des nouveaux équipements, qui nous impose de maintenir en service des flottes anciennes sur lesquelles nous devons demeurer vigilants. La LPM doit être sincère. Etre sincère c'est se caler sur la situation économique au moment de l'élaboration. Si la situation évoluait favorablement, il faudrait certainement se pencher à nouveau sur le calendrier de certaines livraisons.

Le plan « unis pour faire face » a été élaboré pour que les aviateurs s'y reconnaissent et afin de placer l'humain au cœur du système. Depuis plusieurs années

différentes réformes complexes se sont télescopées et ont conduit à des organisations auxquelles nous devons apporter plus de cohérence et de simplicité. Un de nos axes d'effort consistera notamment à rapprocher certaines structures et remettre des échelons de commandement clairs là où ils sont nécessaires.

Sur la Syrie, je demande la confidentialité des débats.

M. Jean-Louis Carrère, président – elle vous est accordée.

Général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air – sur le sommet européen de décembre, c'est un sommet porteur d'avenir. Il faut effectivement des avancées concrètes, mais ce n'est pas à moi d'en décider.

Est-ce que nous serions capables de refaire le Mali dans le nouveau format ? La réponse est oui, et nous serions même capables de faire mieux, parce que nous aurons l'A400M, les drones Reaper et les premiers ravitailleurs MRTT.

Faut-il voter la LPM ? Ce n'est pas à moi d'en juger, mais si je pouvais le faire je voterai oui sans hésitation. Le problème sera celui de son exécution. Le tropisme général est de prendre des marges de manœuvre, « d'en garder sous le pied » comme on dit. Or cette fois nous n'avons rien gardé sous le pied. Nous avons joué le jeu ce qui nécessite une application sincère, dont je constate qu'elle fait l'objet d'un engagement fort du Président de la République.

M. Jean-Louis Carrère, président – ... et du Parlement.

Général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air – pour ce qui concerne la prochaine université d'été de la défense, nous étudions plusieurs sites. Mais si je

puis me permettre de faire une suggestion : il faudra faire parler davantage les hommes et les femmes du terrain qui ont beaucoup de choses à vous raconter.

M. Jacques Gautier – je souhaiterais tout d’abord vous féliciter pour votre approche qui traduit une vision globale et qui est empreinte en même temps d’une grande humanité. Plutôt que de subir vous positivez. Et vous avez raison. C’est comme cela que l’on fait avancer les choses. Ma question concerne l’école de pilotage de Cognac. Où en êtes-vous dans vos réflexions ? Pouvez-vous nous faire part de votre vision concernant le soutien ? L’A400M : arriverons-nous à mettre en place un fonds commun de pièces de rechanges entre les nations membres ? Le drone Reaper : quels liens de dépendance induit-il avec les forces américaines ? Nous ouvrent-ils des portes ?

Général Denis Mercier, chef d’état-major de l’armée de l’air – Aujourd’hui, pour exécuter leurs missions, nos unités de première ligne doivent disposer d’équipages très entraînés. Afin de garantir cet entraînement, nous avons diminué le format de notre aviation de chasse. Mais dans le même temps nous devons maintenir notre capacité à durer. C’est ce que permet le nouveau principe de l’entraînement différencié qui se traduit par la mise en place de deux cercles d’équipages. Un premier cercle qui doit s’entraîner sur tout le spectre des opérations et un deuxième cercle utilisé pour durer. Les équipages du deuxième cercle seront issus du premier cercle et voleront comme instructeurs sur des avions de complément. Après une phase de remontée en puissance sur avions d’armes, ils pourront assurer la relève en opérations des équipages du premier cercle, pour des missions moins exigeantes que celles du premier jour. Ces avions de compléments, qui coûteront beaucoup moins cher à l’heure de vol, pourront être configurés comme des avions de combat. Ce sont les principes du projet Cognac 2016. Deux options se présentent à nous. La première consisterait à réaliser ce projet intégralement sous la forme d’un partenariat public-privé. La seconde porterait sur une acquisition patrimoniale des aéronefs avec une externalisation de la maintenance, des

simulateurs et de l'infrastructure. Un comité ministériel d'investissement en novembre doit examiner ces deux options. Il ne faut pas oublier que l'école des pilotes de chasse est une école franco-belge. Un partenariat public privé, de mon point de vue, compliquerait considérablement ce partenariat mais les deux options sont encore à l'étude. Pour ce qui est du soutien, j'ai demandé au nouveau commandant de la SIMMAD, le général de corps aérien Guy Girier, de développer un plan d'optimisation du MCO que nous présenterons au ministre. Ce plan doit associer la DGA et permettre de tirer le soutien au plus près de notre activité.

Concernant l'A400M, nous avons signé un premier contrat de soutien pour une durée de dix-huit mois et prévoyons ensuite une coopération avec les Britanniques. Les Allemands, pour l'instant, ont choisi pour des raisons industrielles une autre voie. Nous avons d'autres partenaires, avec lesquels nous discutons et nous avons signé à plusieurs un engagement d'interopérabilité au sein du Groupe aérien européen. Je suis certain qu'à la fin nous arriverons à faire du soutien en commun de façon plus large.

M. Daniel Reiner – je m'associe à l'appréciation de Jacques Gautier. Du reste, je visite souvent les bases aériennes et le personnel apprécie beaucoup cette attitude positive. C'est fait intelligemment. Je voudrais avoir des explications plus claires concernant le format de l'aviation de combat, la rénovation des Mirage 2000 et enfin les drones de troisième génération. Les industriels ont manifesté leur intention de coopérer. Mais avez-vous eu des contacts avec vos homologues européens pour définir le besoin opérationnel ? Est-ce que l'on pourra avancer sur cette question au sommet de Bruxelles ?

Général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air – les premiers drones Reaper qui nous seront livrés le seront au standard block 1. Ils seront ensuite rétrofités. Le partage de renseignement nécessite une vraie confiance mutuelle. C'est notamment le cas aujourd'hui avec nos alliés américains au Niger. Si les drones britanniques Reaper revenaient

en Europe, il pourrait être intéressant d'élargir la coopération avec eux sur la surveillance de la bande du Sahel. Le fait d'avoir les mêmes drones va nous aider énormément. D'ailleurs au plan européen, l'idée d'un « club Reaper » fait son chemin.

S'agissant du drone MALE de troisième génération, je l'appelle de mes vœux. Mais ce ne sera pas avant 2020. Je suis de ceux qui pensent qu'il y a là un véritable marché prometteur. Cet avis est contesté – je le sais – mais il faut penser à l'export vers tous les grands pays qui ont de vastes frontières à surveiller. Faire voler un drone MALE nécessite une véritable expertise dans la gestion des réseaux utilisant les liaisons satellitaires. Après cela, viendront les UCAS (Unmanned combat air system), les drones de combat. Nous y réfléchissons intensément dans le cadre de l'élaboration d'un schéma directeur de l'aviation de combat, pour le futur.

Concernant la rénovation des Mirage 2000, elle se fera à un périmètre très réduit par rapport à ce qui était initialement envisagé. C'est aujourd'hui une capacité qu'il faut faire durer pour conserver la cohérence de notre aviation de combat. Tout ou partie de ces appareils seront par la suite remplacés par des Rafale. C'est tout l'objet du schéma directeur sur l'aviation de combat.

M. André Trillard - quelle est, d'une façon générale, notre degré d'indépendance par rapport aux forces américaines ? Le recrutement des mécaniciens aéronautiques est-il satisfaisant ? Combien de personnels avez-vous à l'OTAN ?

Général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air – nous avons toute notre indépendance par rapport aux Etats-Unis. Et nous l'avons démontré dans la planification de nombreuses opérations. Nous l'avons aussi démontré dans notre capacité à recueillir du renseignement et à effectuer une appréciation autonome des situations, ce qui est essentiel. Pour ce qui est des techniciens aéronautiques, nous avons un bon recrutement direct

à l'école de sous-officiers de Rochefort et une filière d'excellence avec le lycée de Saintes et le cours de l'école d'enseignement technique de l'armée de l'air. Cette voie nous permet d'alimenter l'école de formation des sous-officiers et de recruter des spécialistes en maintenance aéronautique, qui disposent de véritables compétences. Le problème consiste plutôt à les fidéliser. L'armée de l'air participe depuis longtemps aux structures de l'Alliance atlantique, actuellement nous avons 217 aviateurs à l'OTAN, dont 120 officiers, **M. Yves Pozzo di Borgo** – est-ce bien le génie de l'air qui a reconstruit la piste de Douchambé ?

Général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air – c'est bien lui. C'est une unité, comme toutes nos unités d'infrastructure opérationnelles, qui effectue un travail remarquable.

Mme Leila Aïchi – je suis responsable au sein de mon groupe politique des questions de défense. Nous nous efforçons d'élaborer un Livre vert de la défense. Je souhaiterais savoir comment vous intégrez la baisse de la consommation des énergies fossiles dans l'armée de l'air ? Qu'en est-il des normes européennes pour le démantèlement des équipements ?

Général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air – la réduction de la consommation et la question des énergies futures est un problème sur lequel nous avons, je crois, insuffisamment réfléchi. En revanche, nous nous sommes totalement inscrits pour nos infrastructures dans une démarche écologique. C'est par exemple le cas sur la base aérienne d'Orléans qui fait l'objet d'une priorité dans ce domaine. S'agissant du démantèlement, il n'y a pas de démarche européenne, mais nous travaillons sur un projet autour de partenariats innovants avec des entreprises.

M. Robert del Picchia – je vous félicite à mon tour pour votre vision de l'avenir. Vous avez pris une position courageuse concernant la manœuvre des ressources humaines.

Vous incitez le départ des officiers. Mais est-ce que ceux qui partent ne vous manquent pas trop ?

Général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air – je ne souhaite pas que les officiers restent dans l'armée de l'air, uniquement par confort,. Nous ne pourrions offrir l'accès aux plus hautes responsabilités à tous. Je souhaite donc développer une démarche nouvelle qui permette à nos officiers de construire de façon positive et réfléchie le choix qu'ils devront faire entre une deuxième partie de carrière permettant d'occuper des postes de haut niveau dans la Défense ou une deuxième carrière dans le secteur civil. Il nous faut pour cela réfléchir à un nouveau modèle de gestion des ressources humaines qui prenne en compte cette nouvelle approche. Mais c'est vrai pour toutes les catégories de populations.

