

**Mme la présidente Patricia Adam.** Je suis heureuse d'accueillir le général André Lanata, qui intervient pour la première fois devant notre commission en tant que chef d'état-major de l'armée de l'air. Outre la situation de cette dernière, que nous avons déjà pour partie abordée ce matin lors de l'audition de M. Laurent Collet-Billon, délégué général pour l'armement, nous évoquerons la fin de gestion de l'année 2015, comme il se doit à cette période de l'année. Je précise qu'après votre exposé, général, je donnerai la parole à Marie Récalde et Alain Marty, afin qu'ils nous rendent compte de leur récent déplacement en Jordanie.

**Général André Lanata, chef d'état-major de l'armée de l'air.** En préambule, et puisqu'il s'agit de ma première audition en tant que chef d'état-major de l'armée de l'air devant la commission de la Défense de l'Assemblée nationale, je tiens à dire combien je suis fier de pouvoir évoquer devant vous l'extraordinaire niveau d'engagement des aviateurs au service de la protection des Français. Je veux également remercier la représentation nationale pour le soutien sans faille qu'elle apporte à nos militaires. J'attache une importance particulière à ce rendez-vous et à nos échanges.

Après deux semaines passées à la tête de l'armée de l'air, je dresserai deux constats : tout d'abord, les aviateurs sont au rendez-vous, quels que soient les sollicitations et le contexte sécuritaire ou opérationnel ; ensuite, rien ne permet de penser que la pression des opérations, qui s'est encore accrue, notamment ces deux dernières semaines en Syrie, diminuera en 2016.

Partant de ces constats, je commencerai par témoigner de l'engagement opérationnel de l'armée de l'air, en opérations extérieures comme sur le territoire national, avant de montrer que le seul moyen d'honorer ces missions au niveau actuel et dans la durée est de poursuivre la modernisation engagée par mon prédécesseur, le général Mercier. Nous continuerons donc à transformer l'armée de l'air en un système de combat complet, cohérent, dynamique et réactif, à la disposition de la Nation, du président de la République et du chef d'état-major des armées. Enfin, je vous indiquerai quelles sont mes priorités dans le cadre du projet de loi de finances pour 2016.

Quelle est ma vision de l'armée de l'air au moment où j'en prends le commandement ?

Premièrement, je veux souligner sa réactivité, qui est une qualité essentielle pour figurer dans l'élite mondiale. En vingt-quatre heures, une crise peut changer de visage. Ainsi, moins de vingt-quatre heures se sont écoulées entre la décision du Président de la République de réaliser des missions de reconnaissance en Syrie et le survol effectif de ce pays par nos Rafale, le 7 septembre dernier. Nous nous tenions prêts à y effectuer des frappes pour continuer à réduire le potentiel militaire de Daech et, dans la nuit du 26 septembre, cinq Rafale ont frappé un camp d'entraînement de terroristes dans le nord de la Syrie. En janvier 2013, Bamako serait tombée si la chasse française n'était pas intervenue en l'espace d'une nuit. Les actions aériennes combinées à une manœuvre interarmées ont alors porté un coup d'arrêt puis réduit considérablement les capacités des groupes armés djihadistes et leur ont interdit les sanctuaires dans le nord du Mali. L'armée de l'air est donc capable, et elle le montre, d'intervenir de façon rapide, où que ce soit dans le monde, en moins de vingt-quatre heures. Il s'agit d'une qualité essentielle : l'armée de l'air est l'armée du temps court.

Le deuxième trait essentiel de l'armée de l'air est son caractère global et cohérent. Aux ordres du chef d'état-major des armées et dans le cadre d'une manœuvre globale interarmées, l'ensemble du spectre des missions aériennes est mobilisé. Reconnaissance et surveillance de vastes étendues, frappes de précision de nos chasseurs Rafale ou Mirage 2000, ravitaillements en vol, transports stratégiques avec l'A400M et largages tactiques avec nos vénérables Transall et C-130, forces spéciales avec les commandos parachutistes de l'air : tout cela est commandé, organisé et contrôlé par un système de commandement performant. Il s'agit là, non pas d'un inventaire, mais des capacités réellement utilisées tous les jours sur les théâtres d'opérations. Parce que nous ne savons pas aujourd'hui de quoi demain sera fait, nous aurons toujours besoin d'un outil complet pour mettre en œuvre un large éventail de capacités cohérentes entre elles. C'est une question d'efficacité opérationnelle et de souveraineté nationale.

Troisièmement, il convient de souligner l'importance de la permanence des actions aériennes. Pour couvrir des étendues de plus en plus vastes avec des moyens en constante réduction, pour traquer un ennemi fugace et le frapper au moment opportun, pour imposer à la bataille un rythme toujours plus proche du temps réel, il est nécessaire de disposer de toujours plus de permanence. Il s'agit, me semble-t-il, d'une tendance lourde de notre développement, qui se traduit en particulier par le recours aux moyens de surveillance de longue endurance ou l'importance du ravitaillement en vol.

Quatrièmement, cette permanence s'accompagne de la nécessité de renforcer la connexion des forces dans un cadre interarmées et interallié. Les forces aériennes ont en effet besoin de combiner leurs actions entre elles et avec celles des autres armées dans des délais très brefs. Moyens de surveillance, forces spéciales, avions de combat, forces terrestres, avions de transport, hélicoptères de combat ou de manœuvre : cette mise en réseau élargie facilite le quadrillage de vastes étendues et accroît la réactivité des forces. C'est pourquoi j'estime indispensable de penser le développement de nos capacités d'abord en système de combat global interconnecté et donc, si possible, nativement connectable.

Cinquièmement, existe aujourd'hui le risque de croire que la maîtrise de l'air est définitivement acquise. Nous, aviateurs, avons le devoir de répéter inlassablement qu'il y aura toujours une condition préalable essentielle au bon déroulement de toutes les opérations : la maîtrise de l'air et de l'espace. La présence d'avions russes dans le ciel syrien aujourd'hui en apporte la démonstration. Cette maîtrise garantit non seulement la protection du territoire national, mais aussi la capacité d'entrer sur un théâtre d'opérations. Elle est donc un gage de liberté pour l'action politique et de souveraineté. Il faut le rappeler et préparer les capacités qui nous permettront demain de toujours pouvoir tirer parti de l'exploitation, à des fins militaires, de l'air et de l'espace, comme nous le faisons actuellement.

Notre aptitude à réaliser ces opérations, à garantir l'efficacité et la cohérence et à durer repose sur quatre piliers.

Le premier est la capacité de commander et de conduire des opérations aériennes, qui est une des clés de l'efficacité des opérations aériennes, dans le Sahel, au Levant ou sur le territoire national. La situation tactique est suivie en temps réel, les ordres sont adaptés, transmis et exécutés au même rythme. Il s'agit d'une aptitude centrale, héritée de nos missions

permanentes : la défense aérienne et la dissuasion, qui constituent le cœur de nos obligations et répondent à des ordres directs de l'exécutif. En cinquante ans, ces deux missions ont structuré notre système de commandement. Les moyens de commandement et de contrôle associés à des moyens de communication longue distance constituent l'intelligence et le système nerveux de ces opérations.

Deuxième pilier : nos bases aériennes. L'armée de l'air opère à partir de ses bases, que ce soit dans le cadre de ses missions permanentes, d'alertes ou pour intervenir dans des délais très brefs où que ce soit dans le monde. Les premières missions au-dessus de la Libye, du Mali, de l'Irak ou de la Syrie ont toutes décollé de nos bases aériennes métropolitaines ou pré-positionnées. Ainsi, la base aérienne, système complet, réactif et cohérent, participe à part entière du système de combat global de l'armée de l'air. En outre, elle matérialise la présence de l'armée de l'air sur le territoire national et sert de point d'appui à des actions interministérielles ou de service public. Compte tenu de leur importance et de menaces croissantes à l'intérieur de nos frontières, le renforcement de la protection des bases aériennes est l'une de mes priorités - j'y reviendrai en détail ultérieurement, si vous le souhaitez.

Troisième pilier : la préparation opérationnelle, qui se situe au cœur de mes responsabilités, donc de celles de l'armée de l'air. Elle regroupe l'ensemble des actions qui vont permettre aux capacités de l'armée de l'air d'être prêtes le jour où le président de la République décidera de les engager - je pense notamment à l'entraînement de nos équipages ou à l'entretien de nos systèmes d'armes. Elle est essentielle car elle est le gage de notre efficacité, donc de notre crédibilité opérationnelle à l'égard tant de nos autorités politiques, qui doivent avoir confiance dans les possibilités d'emploi de l'arme aérienne, que de nos adversaires, sur lesquels elle procure un ascendant, de nos alliés, qui savent pouvoir se reposer sur un partenaire robuste, et de nos propres forces, qui ont confiance dans les chances de réussite de leurs missions car elles se savent bien entraînées. La préparation opérationnelle fonde notre réactivité ; elle est donc la clé.

La raison d'être et l'enjeu de cette préparation sont les hommes et les femmes de l'armée de l'air, qui forment le dernier pilier, et non le moindre ; il est au centre de mon attention. Actuellement, 5 800 aviateurs sont mobilisés en opération, de jour comme de nuit, dont plus de 4 000 sur le territoire national, forces de souveraineté comprises. Il ne s'agit pas ici uniquement de chiffres et de bilans comptables, même si ceux-ci sont éloquentes. Si l'armée de l'air est reconnue comme l'une des meilleures du monde sur l'ensemble du spectre des opérations, depuis les missions humanitaires jusqu'aux opérations de combat de haute intensité, c'est bien grâce à la valeur des aviateurs qui accomplissent ces missions, à leur professionnalisme, à leur expérience opérationnelle et, avant tout, à leur esprit de service. On ne salue jamais assez ce que j'appelle l'« épaisseur opérationnelle », cette qualité humaine, cette abnégation doublée d'une exceptionnelle maturité opérationnelle qui fait la véritable valeur d'une armée.

Aujourd'hui, pour faire face à un contexte sécuritaire exceptionnel, l'armée de l'air est fortement engagée, depuis plus d'un an, à une hauteur qui dépasse les contrats opérationnels issus du Livre blanc. En l'espace d'un an, elle a ouvert deux théâtres supplémentaires, notamment en Syrie ces derniers jours. Nos avions opèrent aujourd'hui simultanément à partir

de quatorze territoires. Nos chasseurs ont largué cent tonnes de bombes depuis le début de l'année. Nous sommes engagés sur tout le spectre des missions pour traquer un ennemi qui dispose de ramifications sur notre propre territoire, et ces perspectives me semblent durables.

Face à cette situation, l'armée de l'air est au rendez-vous. Elle l'a encore prouvé il y a un peu plus d'une semaine, lorsque le président de la République a ordonné des frappes sur la Syrie. Nos opérations constituent un exercice de vérité pour nos armées, en particulier pour l'armée de l'air. Vérité sur nos capacités réelles, sur l'efficacité de nos systèmes d'armes, sur le niveau de préparation opérationnelle et sur la valeur de nos soldats. Peu d'armées sont aujourd'hui mises à nu d'une façon aussi exigeante que la nôtre, qui opère au Sahel, en Centrafrique et au Levant, souvent dans des conditions très difficiles qui requièrent prouesses techniques, prouesses opérationnelles et courage. Bien plus, l'armée de l'air assure simultanément en permanence, sur le théâtre national, les missions de protection de l'espace aérien, de sauvegarde et de dissuasion.

Pour faire face à une telle tension opérationnelle, l'armée de l'air doit tout d'abord poursuivre sa transformation. Alors que l'armée de l'air vient de changer de tête, vous vous interrogez probablement sur l'avenir de l'ambitieux plan de transformation lancé par mon prédécesseur. Cette question bien légitime, les aviateurs se la posent également. Je les ai rassurés sur ce point lorsque je les ai réunis sur la base de Villacoublay le premier jour de mon commandement, le 21 septembre. Qu'il n'y ait aucune ambiguïté : je m'inscris pleinement dans la continuité du plan stratégique « Unis pour faire face » lancé par le général Mercier. Je tiens du reste à dire ici publiquement toute mon admiration pour cet officier général hors pair et pour son action volontariste à la tête de l'armée de l'air. Son rôle a été déterminant à un moment où se sont ajoutées à un niveau d'engagement opérationnel hors-norme de fortes contraintes structurelles.

Nous ne nous transformons pas parce que c'est à la mode, mais parce que nous sommes convaincus que le seul moyen d'assurer dans la durée un tel niveau d'engagement est de continuer inlassablement à nous adapter. Le monde évolue en permanence, les technologies également, nos ennemis s'adaptent, la contrainte budgétaire demeure. Dès lors, l'immobilisme n'est pas de mise. Si nous voulons avoir, demain, une armée de l'air aussi performante qu'aujourd'hui, une armée de l'air opérationnelle, modernisée, ouverte aux partenariats, portée par ses aviateurs, nous devons continuer à nous transformer.

Depuis deux ans, les projets-phares du plan « Unis pour faire face » articulent, dans une dynamique d'ensemble et de façon cohérente, la modernisation des capacités de combat, la simplification de nos structures, l'ouverture et le développement de partenariats ainsi que la valorisation du personnel. Mais cette transformation n'est pas un empilement désordonné de dossiers techniques ; c'est une manœuvre globale, caractérisée par un état d'esprit. Elle passe surtout par les hommes : les aviateurs sont au centre du projet. Ce plan donne un sens à nos évolutions. Les hommes en sont à la fois le moteur et la raison d'être. Je continuerai donc à promouvoir la dynamique d'une armée de l'air qui avance avec les aviateurs aux commandes.

J'illustrerai cette dynamique par trois réalisations concrètes intervenues cet été.

Outre le regroupement du commandement des forces aériennes à Bordeaux cet été, un autre

projet emblématique a pris corps le 1<sup>er</sup> septembre dernier avec la création du centre d'expertise aérienne à Mont-de-Marsan. Cet « *Air warfare center* » est construit sur un modèle nouveau qui a pour vocation principale de rapprocher sur un même plateau les expérimentations, c'est-à-dire le volet équipements, la réflexion conceptuelle, c'est-à-dire le volet doctrine, et les savoir-faire opérationnels, c'est-à-dire le volet tactique. Ce triptyque sera alimenté en permanence par les retours d'expérience à chaud des unités opérationnelles du commandement des forces aériennes et du commandement des forces aériennes stratégiques. Résolument tourné vers l'innovation, le centre apportera son expertise des programmes aux autorités en charge des opérations aériennes, en coordination étroite avec tous les commandements, y compris pour l'orientation de l'entraînement des forces. Ouverts à des partenariats industriels, nous comptons beaucoup sur les synergies dégagées par un tel travail en plateau.

Le deuxième exemple concerne la formation et de l'entraînement. Grâce à la création, cet été, sur la base d'Orange du CEPOCAA, le Centre de préparation opérationnelle du combattant de l'armée de l'air, nous rationalisons nos emprises et nos structures tout en renforçant la capacité socle de formation et d'entraînement. Ce centre, qui formera à terme 4 000 stagiaires par an, a été créé à partir des effectifs transférés depuis les bases aériennes de Dijon et de Saintes. Cette centralisation des structures de formation du combattant à Orange comporte d'importants effets d'échelle : valorisation des infrastructures, uniformisation des méthodes, renforcement de l'identité de l'aviateur par la transmission de valeurs communes et densification de la base aérienne 115 d'Orange. La préparation opérationnelle du combattant a désormais son pôle d'excellence.

Troisième exemple : le projet « *Smart base* », qui a été inauguré, cet été également, sur la base d'Évreux. Ce projet innovant consiste à développer, dans le cadre de partenariats, les applications tirées des nouvelles technologies du numérique. Il s'agit, comme pour les *smart cities*, d'améliorer concrètement la vie du personnel sur les bases aériennes. La vie d'une base aérienne est en effet comparable à celle d'une petite ville qui interagit avec son environnement. L'approche étant résolument expérimentale, il faut accepter un certain foisonnement au départ ; nous accompagnerons, le moment venu, les applications les plus prometteuses. Ce type d'approches est particulièrement adapté à la difficulté que nous avons à appréhender *a priori* toutes les possibilités offertes par les nouvelles technologies de l'information et de la communication. Parmi les projets qui se concrétisent chaque jour, nous développons des applications destinées à partager entre aviateurs les informations relatives à différents domaines : protection et sécurité de la base aérienne, administration du personnel ou infrastructure.

Mais la *Smart base* se caractérise également par son ouverture et sa collaboration avec son environnement. Une première *start-up* numérique va ainsi s'installer, le 16 octobre, sur la base aérienne d'Évreux, au sein de la pépinière favorisant la synergie entre les entreprises locales et l'escadre de commandement et de conduite projetable, composée de spécialistes des systèmes d'information et de commandement projetables de l'armée de l'air.

Comme le montrent ces trois exemples, le plan stratégique « Unis pour faire face » va continuer à vivre. Si l'armée de l'air est au rendez-vous des opérations, elle démontre

également sa capacité à se transformer en conduisant une modernisation d'ampleur. De la réussite de ces projets et de la mise en œuvre du nouveau plan de stationnement dépend la capacité de l'armée de l'air de réaliser les rationalisations nécessaires et les gains que nous en attendons.

Le second facteur qui nous aidera à obtenir des succès en opération, ce sont incontestablement les décisions prises au titre de l'actualisation de la loi de programmation militaire (LPM).

Compte tenu du niveau d'engagement de nos forces, il est certain que nous aurions eu des difficultés à garantir la même performance dans la durée sans l'ajustement que vous avez voté en juillet dernier et qui concerne aussi bien les hommes, que les équipements, et leur régénération. L'actualisation de la LPM marque en effet une inflexion significative en ajustant la trajectoire de la programmation au durcissement du contexte sécuritaire. Ce résultat a été rendu possible par l'action volontariste du ministre de la Défense et par des décisions courageuses, compte tenu du contexte budgétaire. Je veux donc saisir l'occasion qui m'est donnée ici afin de remercier votre commission pour son appui et la diligence dont elle a fait preuve dans l'examen, mené tambour battant, de ce texte essentiel pour les capacités des armées, en particulier de l'armée de l'air.

Je souhaiterais également dire un mot de la fin de gestion 2015, qui est importante en ce qu'elle conditionne le lancement sur de bonnes bases des quatre années de la LPM actualisée. Sur le plan financier, la fin de gestion nécessite que toutes les ressources encore attendues se concrétisent. Pour l'armée de l'air, une incertitude existe, comme chaque année, sur la levée totale ou partielle de la réserve de précaution et sur le montant du remboursement des opérations. La couverture du décret d'avance OPEX permettra, par exemple, d'assurer le reconstituer au plus vite des munitions que nous consommons à un rythme élevé en opération. Il est important - et vous me pardonnerez ce tropisme probablement hérité de mes fonctions précédentes - que le ministère aborde l'année 2016 avec un report de charges raisonnable si nous voulons garantir la bonne exécution de la LPM.

Sur le plan capacitaire, je suis attentif à la notification de plusieurs contrats essentiels pour l'armée de l'air, qui doit intervenir d'ici à la fin de l'année. Rénovation des C-130 et des Mirage 2000D, lancement du programme « Avion léger de surveillance et de reconnaissance », dit « ISR léger », commande du troisième système de drones MALE et affermissement de la tranche de huit avions de ravitaillement en vol : autant d'affaires centrales pour la feuille de route capacitaire de l'armée de l'air, tant elles touchent à des domaines clés de ses capacités.

Ces précisions concernant la fin de gestion 2015 étant faites, j'en viens au projet de budget pour 2016. Celui-ci est fondamental pour notre préparation opérationnelle, pour la poursuite de la modernisation de nos capacités, pour la manœuvre des ressources humaines et pour la poursuite de notre transformation.

Le projet de loi de finances pour 2016 représente la première annuité de la LPM actualisée ; il intègre donc les ajustements apportés par cette actualisation. Pour l'armée de l'air, ceux-ci concernent principalement les crédits consacrés au maintien en condition de nos équipements, qui constitue le premier axe.

En la matière, nous poursuivons les objectifs de remontée de l'activité. L'entretien des équipements est un déterminant de l'activité, laquelle est la clé de notre préparation opérationnelle. L'investissement dans cette préparation est le prix de nos performances en opération ; les heures de vol sont irremplaçables. L'entretien des équipements est donc central. Si je devais résumer l'équation, je dirais que l'objectif consiste à équilibrer la pression des opérations – qui conduit à une surexploitation de certains parcs et au vieillissement accéléré des cellules dans des conditions sévères d'exploitation – à l'aide des mesures décidées en actualisation de la LPM et en LPM, de la poursuite des chantiers de modernisation et de différents chantiers de transformation, dont celui de la formation des pilotes de chasse. Ainsi, la remontée progressive du niveau d'activité à partir de 2016 dépend non seulement de la mise à disposition des ressources prévues par la loi de programmation militaire mais aussi de la baisse des dépenses permise par les réformes engagées dans le domaine du maintien en condition des équipements ou de la « *supply chain* ».

En 2015, nous observons, comme cela était prévu et malgré la pression des opérations, une stabilisation de l'activité. De fait, les effets des investissements ne sont pas immédiats et ne se font sentir que deux ans plus tard. Ainsi la stabilisation observée cette année est-elle consécutive à la progression des crédits décidée par le ministre de la Défense en 2013. Ce rebond, bien qu'inégal selon les flottes, s'observe déjà, en particulier pour l'aviation de chasse, avec une progression de 3 % attendue cette année. Pour être complet, je dois néanmoins ajouter que cette situation masque des difficultés que nous gérons sur le plan organique : le sous-entraînement des jeunes équipages qui ne sont pas encore engagés en opération et un moindre effort sur certains savoir-faire, que nous surveillons. Pour 2016, toutes choses étant égales par ailleurs, je suis confiant dans le maintien de cette dynamique : nous prévoyons une augmentation de l'activité de l'ordre de 5 % dans tous les domaines : chasse, transport, hélicoptères.

Je rappelle enfin l'importance que revêt la poursuite du projet de formation des pilotes de chasse, dit FOMEDEC. Ce projet est structurant non seulement pour la formation des pilotes mais aussi pour la cohérence du modèle de l'aviation de chasse, la rationalisation de nos emprises et la manœuvre des ressources humaines. Il importe donc que l'entrée en service de cette capacité se fasse dans les meilleurs délais. Outre une meilleure performance dans la formation de nos pilotes, elle permettrait la réalisation de nombreuses économies indispensables pour tenir les différentes trajectoires de notre transformation.

Deuxième axe : la manœuvre des ressources humaines. Je crois avoir déjà insisté sur l'importance que j'attache à nos ressources humaines. Les moindres déflations obtenues dans le cadre de l'actualisation de la LPM (1 300 postes) bénéficient principalement au soutien à l'export fourni par l'armée de l'air et aux efforts consentis en faveur du commandement et de la conduite des opérations, du renseignement et de la protection. Elles compensent enfin des contraintes structurelles comme la non-fermeture de certaines emprises. Pour le domaine fonctionnel « air », les déflations sur la durée de la loi de programmation militaire sont ramenées de 4 500 à 3 200. Si l'on tient compte de celles qui ont été réalisées en 2014 et 2015, il reste un peu plus de 500 postes nets à supprimer.

Cette logique arithmétique ne saurait toutefois rendre compte de la complexité d'une

manœuvre RH plus lourde qu'il n'y paraît. Je ferai plusieurs remarques à ce sujet. Tout d'abord, il s'agit bien d'une moindre déflation, et non d'effectifs supplémentaires. Derrière les déflations, il existe un mécanisme complexe de gestion des flux, d'organisation et de gestion des filières. Ainsi l'armée de l'air a besoin de faire des efforts dans certains secteurs. Ces efforts conduisent à des créations de postes supplémentaires dans les métiers de l'aéronautique, de la protection, des structures de commandement et de conduite des opérations ou des unités de drones, qui montent en puissance. Environ 700 postes supplémentaires seront ainsi créés sur la période 2015-2019. Il est donc nécessaire d'ajouter aux déflations nettes les gages à mobiliser pour permettre ces créations. Aussi les déflations totales à réaliser s'élèvent-elles en réalité à environ 1 200 postes entre 2015 et 2019. Du point de vue des flux, le freinage des déflations conduit à doubler le taux de recrutement en 2015 et 2016. Nous ne sommes pas inquiets sur ce point, mais la vigilance reste de mise.

Tout cela montre combien les restructurations restant à effectuer sont indispensables pour atteindre nos objectifs. Nous continuons donc à densifier nos emprises, à optimiser nos transferts de personnels et à réorganiser nos métiers comme nos structures.

Il me faut, pour être complet sur ce sujet, signaler la diminution du taux d'encadrement, c'est-à-dire de la proportion des officiers dans l'ensemble de la population des aviateurs. Le modèle des ressources humaines de l'armée de l'air est, me semble-t-il, spécifique : le volume de ces officiers ne peut être évalué en fonction du seul taux d'encadrement. En effet, nos pilotes et navigateurs sont tous officiers. C'est un mécanisme différent mais comparable à celui des médecins ou des ingénieurs. Le volume de déflation et le dépyramidage ne peuvent pas être abordés sans tenir compte de cette particularité. En termes de cible, nous avons atteint, en 2015, le maximum de ce que nous pouvons réaliser compte tenu de l'augmentation de nombreux besoins, notamment dans les structures de commandement et de contrôle ou dans les structures internationales - ce raisonnement vous avait déjà été présenté par mon prédécesseur.

Enfin, la condition du personnel contribue à l'efficacité opérationnelle de nos forces. Nous demandons beaucoup à notre personnel, dans un environnement qui est incertain à de nombreux égards et suscite de l'anxiété. J'estime donc important de prendre en considération ses attentes et de lui donner le sentiment qu'il bénéficie d'un traitement équitable ; je prendrai le temps d'analyser la situation et de faire remonter les éléments qui me paraîtront les plus significatifs dans ce domaine.

En ce qui concerne la trajectoire capacitaire, le budget pour 2016 permet à l'armée de l'air de poursuivre la modernisation de ses capacités de combat dans le domaine des équipements. Compte tenu du contexte opérationnel, la tenue des feuilles de route capacitaires est indispensable dans une LPM qui ne dispose d'aucune marge.

S'agissant de l'aviation de combat, les perspectives s'organisent autour des éléments clés suivants. Premièrement, la modernisation du Mirage 2000D. En 2020, la plupart des flottes anciennes seront retirées du service ou sur le point de l'être, et l'armée de l'air possédera une centaine de Rafale. La rénovation programmée du Mirage 2000D joue donc un rôle essentiel dans la préservation non seulement de la cohérence opérationnelle mais aussi de l'équilibre du format de l'aviation de chasse.

Deuxièmement, l'export du Rafale est indispensable à l'exécution de la LPM. Nous avons en effet construit notre feuille de route capacitaire sur cette hypothèse, qui suppose une reprise impérative des livraisons en 2021 ; à défaut, il faudrait revoir à la baisse les ambitions de l'aviation de combat.

Troisièmement, la montée en puissance du deuxième escadron nucléaire sur Rafale est un point d'attention majeure. Cet escadron doit être opérationnel à l'été 2018. Sa montée en puissance a débuté cet été à Saint-Dizier, où les ressources humaines et les compétences commencent à être transférées. Vous comprenez bien que, pour une mission de cette importance, ces mouvements sont en partie irréversibles. Dans ce cadre, nous attendons dès 2016 le début de la restitution des six Rafale biplace prélevés sur nos livraisons dans le cadre de l'export Égypte. Puisque j'évoque la dissuasion, il me paraît utile de vous signaler également le lancement en 2016 des importants travaux d'infrastructure nécessaires à l'accueil des avions ravitailleurs MRTT « Phénix » sur la base aérienne d'Istres.

Dans le domaine du commandement et de la conduite des opérations aériennes, l'année 2016 sera marquée par la mise en service, à Lyon, du système de commandement et de conduite des opérations aériennes de l'OTAN, ACCS (*Air command and control system*), qui permet la rationalisation du dispositif autour de trois centres de détection et de contrôle au standard OTAN, tout en garantissant la robustesse du système pour les missions de souveraineté nationale. Cette intégration se fait en effet au sein du programme « Système de commandement et de conduite des opérations aérospatiales » (SCCOA).

S'agissant du renseignement, outre le programme d'ISR léger que j'ai évoqué, les priorités pour 2016 concernent principalement le système *Reaper*. Il s'agit en effet d'une des capacités clés dans la bande sahélo-saharienne, de sorte que la demande en heures de vol augmente : celles-ci ont doublé en l'espace d'un an. Je serai attentif à la livraison, courant 2016, du deuxième système, à la commande du troisième avant la fin de l'année 2015 et à la commande du quatrième en 2016, afin que nous soyons en mesure d'atteindre le format décrit dans la loi de programmation militaire. Je veillerai également à ce que soit étudiée l'acquisition d'une capacité de pilotage des missions depuis la France, avec une station sol sur la base aérienne de Cognac, qui permettrait de soulager temporairement la pression que subit un nombre d'équipages limité à ce stade.

Quant à l'aviation de transport, il s'agit d'une capacité sensible, car extrêmement sollicitée en opération, et qui mérite en conséquence une attention particulière. L'enjeu se situe dans la poursuite de la modernisation de la flotte, avec les livraisons de l'A400M. Nous en attendons trois en 2016, qui s'ajouteront aux huit, dont nous devrions disposer fin 2015. Je suis également très attentif au dialogue engagé actuellement avec l'industrie sur la question des standards tactiques de cet appareil. Par ailleurs, la flotte de C-130, constitue un complément indispensable à l'A400M, en particulier pour les missions effectuées au profit des forces spéciales. Outre le lancement de leur rénovation en 2015, l'acquisition de quatre C-130 supplémentaires, qui vise à soutenir nos efforts en opération, est à l'étude.

Au vu de ce bilan, vous mesurez combien la fin de l'année 2015 et l'année 2016 sont déterminantes pour les capacités de l'armée de l'air.

En conclusion, qu'est-ce que l'armée de l'air aujourd'hui ?

C'est bien entendu, cette patrouille de Rafale qui délivre de l'armement de précision sur les positions de Daech en Syrie. C'est ce pilote qui a décidé récemment de ne pas ouvrir le feu en Irak parce qu'il jugeait que les conditions n'étaient pas réunies. Il n'est pas évident de prendre une telle décision aux commandes d'un avion de combat au-dessus d'une zone hostile - et je sais de quoi je parle. Ce choix démontre la maturité opérationnelle de nos forces, qui suppose une véritable intelligence des situations.

L'armée de l'air aujourd'hui, c'est aussi l'abnégation de ce caporal-chef du 25<sup>e</sup> régiment du génie de l'air qui construit une plateforme aéronautique aux confins du Niger, à Madama, dans des conditions extrêmes de température et de rusticité. C'est également le sens du service de ce sous-officier spécialiste des systèmes d'information et de communication qui, avec son équipe, a câblé tous les réseaux opérationnels de la base déployée de nos Mirage 2000D en Jordanie en moins de trois jours ; cette performance remarquable a permis l'activité opérationnelle de cette base en un temps record. C'est encore ce commando parachutiste de nos forces spéciales qui combat au corps-à-corps les groupes armés djihadistes dans le nord du Mali.

Enfin, je ne saurais oublier les victimes du terrible accident d'Albacete, qui a marqué l'armée de l'air et la communauté de défense tout entière.

Je viens de prendre la tête d'une armée de l'air opérationnelle car ses aviateurs sont engagés, entraînés, enthousiastes. Ils le sont parce que les missions, la trajectoire de la transformation et la feuille de route de la LPM actualisée sont claires. Les défis restent nombreux, qu'il s'agisse du niveau d'engagement, de la durée, des tensions sur le personnel, du maintien en condition de nos équipements ou de la poursuite de notre transformation. Vous pouvez compter sur ma franchise pour vous alerter sur les besoins de l'armée de l'air et sur le moral de ses aviateurs, qui conditionnent la poursuite de ses opérations et de sa transformation. Nous sommes au rendez-vous des opérations et de notre modernisation. J'ai confiance en mes hommes, en leur engagement, en leurs compétences et en leur équipement. J'ai confiance dans les capacités de l'armée de l'air et, surtout, dans la foi en la mission, qui constitue par-dessus tout le moteur de l'armée de l'air.

**Mme la présidente Patricia Adam. Merci, général. Nous partageons la confiance que vous avez en vos hommes.**

**Mme Marie Récalde. Alain Marty et moi-même nous sommes rendus, du 18 au 21 septembre, sur notre Base aérienne projetée (BAP) de Jordanie dans le cadre d'une mission sur les conséquences du rythme des opérations extérieures sur le maintien en condition opérationnelle (MCO). Ce déplacement coïncidait, d'une part, avec le premier anniversaire du lancement de l'opération Chammal et, d'autre part, avec la décision du président de la République d'étendre à la Syrie les vols de reconnaissance. Les premières frappes en territoire syrien ont, du reste, été menées une semaine après notre départ, à partir de la base d'Al-Dhafra.**

**Proche des frontières irakienne et syrienne, la BAP de Jordanie est idéalement**

située. Cette situation privilégiée permet d'économiser à la fois le potentiel opérationnel d'appareils extrêmement sollicités - nous y reviendrons - et le carburant nécessaire aux vols. L'activité de la BAP est permanente et soutenue, et la mission particulièrement exigeante : deux patrouilles de deux avions sont effectuées six jours sur sept, le *no fly day* étant consacré au MCO. Les équipages réalisent ainsi vingt-quatre sorties par semaine. La base doit, en outre, être en mesure d'offrir pendant une semaine une capacité *surge*, qui suppose la mobilisation de deux avions supplémentaires, soit l'intégralité de la flotte présente.

À ce jour, 1 100 opérations ont été réalisées par les forces françaises dans le cadre de Chammal, dont environ 500 à partir de la BAP. Parmi les 350 objectifs détruits par les forces françaises, 300 l'ont été par les appareils de la base. Je précise que 95 % des missions menées sont dites de *Close air support* (CAS), c'est-à-dire d'appui des forces au sol - il s'agit de frappes d'opportunité effectuées en fonction du contexte tactique ; les 5 % restants correspondent à des missions dites *deliberate* : il s'agit de frappes en profondeur, sur des objectifs clairement identifiés au préalable.

Outre cette « suractivité », les conditions opérationnelles, particulièrement sévères, pèsent sur les hommes et les matériels. Les conditions climatiques ainsi que la qualité de certaines infrastructures - la base a été édifiée par les Américains en 1969 - sont des défis quotidiens. Les températures sous abri ont en effet pu atteindre près de 58 degrés au mois d'août. Pénible pour les hommes, la chaleur pose également des problèmes de gestion des matériels et des équipements, qu'il s'agisse du stockage ou du fonctionnement d'appareils sensibles aux températures extrêmes tels que les systèmes d'information et de communication. Le sable, qui infiltre les matériels, peut également compliquer leur maintenance. Quant aux tempêtes de sable, aussi violentes qu'imprévisibles, elles sont susceptibles de paralyser provisoirement l'activité de la base.

**M. Alain Marty.** Je compléterai l'intervention de Marie Récalde en citant quelques chiffres, qui permettent de comprendre l'activité de la base. Le taux de disponibilité des six appareils est supérieur à 90 %. Chaque avion réalise en moyenne 72 heures de vol par semaine - contre 21 heures sur le territoire national -, soit 4 300 heures de vol en dix mois. Dans le même temps, l'escadrille La Fayette, par exemple, qui compte 23 appareils, en réalisent 5 000. Nous avons pu constater également des tensions sur les matériels, notamment les pods de désignation laser et les jumelles de vision nocturne.

Les hommes souffrent de la fatigue. Le contrat opérationnel exigeant couplé à des vols longs - cinq heures en moyenne - mobilise durablement les personnels navigants ainsi que les équipes au sol chargées de la maintenance et de la préparation des opérations. Grâce aux efforts considérables qui ont été réalisés cette année, les infrastructures de vie sont désormais de bonne qualité et permettent de vivre sur la base de façon assez satisfaisante en dépit du contexte difficile.

**J'insiste sur le stress lié à la situation tactique. Compte tenu des théâtres d'engagement, il n'existe en effet aucune zone sûre en cas d'éjection des équipages. Or, les Mirage 2000 étant mono-réacteurs, la crainte d'une panne compromettant le vol est en permanence présente à l'esprit. Nous avons abordé ces sujets avec l'ensemble des personnels, dont le courage force l'admiration. J'ajoute que les ressources humaines sont dimensionnées au plus juste, puisque 230 personnes, dont dix équipages et 68 mécaniciens, font voler les six appareils. Certaines spécialités transverses sont ainsi assurées par une seule personne.**

**En conclusion, je veux dire combien nous avons été impressionnés par le professionnalisme de nos militaires, leur sens de l'engagement et leur détermination. Leur participation à des missions très dangereuses dans le cadre de cette OPEX complète les efforts fournis sur le territoire national pour assurer la sécurité de notre pays. Cette mission parlementaire est la première à s'être rendue sur cette base, il est vrai récente puisqu'elle n'a qu'un an, et je vous remercie, madame la présidente, de nous avoir permis de faire ce déplacement. Je crois pouvoir dire que les personnels, que nous avons assurés du soutien de notre commission et de l'Assemblée nationale, ont été sensibles à notre démarche. Nous tenons d'ailleurs à adresser tous nos remerciements au colonel commandant la base pour sa remarquable disponibilité ; il nous a permis de rencontrer l'ensemble des personnels présents, auxquels nous voulons exprimer une fois de plus notre admiration et notre reconnaissance.**

**Général André Lanata.** Je vous remercie de vous être rendus en Jordanie et je transmettrai aux personnels les compliments que vous leur avez adressés. Je salue également leur engagement remarquable dans des conditions éprouvantes. C'est paradoxalement dans de telles situations que nos hommes sont heureux, car leur mission a un véritable sens. Ils parviennent toujours, du reste, à résoudre les difficultés qu'ils rencontrent, du moins celles qui ne relèvent pas des états-majors centraux. C'est sur ce point que je souhaite revenir.

Le taux de disponibilité est en effet de 90 %, car nos dispositifs en opération sont prioritaires, ce qui induit des difficultés de gestion en métropole. Il convient, du reste, de distinguer la suractivité, qui touche à la mise en condition des personnels, et la surintensité, qui affecte les équipements. S'agissant des personnels, la suractivité produit un déséquilibre entre les équipages qui sont en opération et ceux qui restent en métropole et qui volent moins. C'est notamment le cas des plus jeunes, qui ne sont pas encore suffisamment qualifiés pour partir sur des théâtres d'opérations exigeants comme celui de la Jordanie. Nous cherchons donc des solutions pour qu'ils puissent continuer à s'entraîner et à progresser régulièrement afin de pouvoir partir à leur tour sur des théâtres où ils pourront acquérir l'indispensable expérience opérationnelle. Quant à la surintensité, nous cherchons à la compenser en nous efforçant de régénérer nos équipements – je pense en particulier aux avions. Tel est l'objet de certaines dispositions de la loi d'actualisation de la LPM, dans le cadre de laquelle nous avons également réclamé l'acquisition de pods de désignation laser et de jumelles de vision nocturne (JVN) supplémentaires. L'actualisation de la LPM vise en effet à ajuster la trajectoire à l'effort que nous réalisons en opération.

Par ailleurs, j'ai bien conscience de la situation tactique et des dangers inhérents au survol d'une zone hostile. C'est la raison pour laquelle nous accordons une attention particulière à la capacité de sauvetage en zone hostile, qui est aujourd'hui principalement assurée par les Américains sur les théâtres syrien et irakien. Nous sommes en effet parfaitement conscients des conséquences humaines et politiques de l'éventuelle capture d'un équipage.

Nous disposons de deux bases aériennes à partir desquelles opérer sur ce théâtre : l'une est en Jordanie, la base aérienne projetée que vous avez évoquée. L'autre, aux Émirats arabes unis, souligne la pertinence de notre dispositif pré-positionné. Bien entendu, la base des EAU est plus éloignée, mais, pour éviter la dispersion de nos stocks, qui constitue une contrainte importante dans la tenue de nos dispositifs, nous avons préféré maintenir la cohérence des flottes. Ainsi, la base des EAU accueille exclusivement des Rafale et celle de Jordanie des Mirage 2000.

**M. Alain Marty.** Nous avons assisté au départ d'une patrouille et nous avons été touchés par la cohésion qui règne au sein de l'équipe.

**J'en viens maintenant à mes questions, général. Comment l'armée de l'air va-t-elle gérer dans la durée l'extension de l'opération Chammal au territoire syrien, compte tenu des conditions opérationnelles difficiles pour les hommes et les matériels que nous venons de décrire ? En ce qui concerne la base, cette extension pourra-t-elle s'effectuer à moyens constants ou la BAP est-elle appelée à « monter en puissance » ?**

**Mme Marie Récalde.** La BAP accueille actuellement des Mirage 2000D et 2000N. Les exigences opérationnelles relatives aux OPEX permettront-elles de maintenir le calendrier de passage au « tout Rafale » ou certains appareils devront-ils être maintenus en service plus longtemps - je pense en particulier aux Mirage 2000N ?

**Par ailleurs, le programme « Cognac 2016 », devenu FOMEDEC, nous avait été présenté par votre prédécesseur. Le maintien d'une préparation opérationnelle différenciée, qui permet de disposer d'un premier cercle de forces employables avec un très haut niveau de réactivité, est important et salué, mais le rythme actuel des OPEX, qui crée un besoin accru de MCO, permet-il de maintenir ces objectifs ?**

**M. Christophe Guilloteau.** Je m'associe, mon général, à l'hommage que vous avez rendu à votre prédécesseur, qui est parti pour Norfolk - et c'est une chance pour la France -, car il a beaucoup fait pour l'armée de l'air. Pouvez-vous nous dire où nous en sommes du projet FOMEDEC, qui est important et structurant pour l'armée de l'air française ?

**M. Jean-Jacques Candelier.** Airbus aurait pris du retard dans la livraison des A400M, prévue en 2015. En outre, ces avions ne seraient pas dotés des capacités de largage de parachutistes par les portes latérales et de ravitaillement des hélicoptères en vol. Qu'en est-il exactement et qu'est-il prévu pour 2016 ? Par ailleurs, la France multipliant les opérations extérieures, notre aviation est très sollicitée. Avons-nous réellement les capacités aériennes nécessaires et les moyens de nos ambitions à

**moyen et long terme ? Le conflit qui nous oppose à l'EI ne se terminera pas en quinze jours. Enfin, partisan de la parité à tous les niveaux, je souhaiterais connaître le pourcentage d'aviatrices parmi les pilotes de chasse.**

**M. Yves Fromion.** Est-il arrivé, au cours des dernières opérations, que nos équipages soient visés par des missiles antiaériens ou la réaction ennemie s'est-elle limitée à l'emploi d'armes légères ? Deuxièmement, en quoi l'actualisation de la LPM, qui semble avoir surtout bénéficié à l'armée de terre, améliore-t-elle la situation de l'armée de l'air ?

**M. Joaquim Pueyo.** En tant que président du groupe d'amitié France-Émirats arabes unis, j'ai visité, il y a un an et demi, lors du voyage officiel du président de la République, la base interarmées d'Abou Dhabi. Lorsque je l'ai rencontré, le ministre des Affaires étrangères des EAU m'a beaucoup parlé de cette base. Les Émirats sont en effet très actifs dans la lutte contre Daech, et le ministre m'a semblé attentif aux relations que pourraient avoir, dans ce cadre, l'aviation française et celle des Émirats, qui est composée de bons éléments et qui intervient actuellement au Yémen. Quelle est votre position sur ce point ? Par ailleurs, je souhaiterais savoir si les effectifs présents sur la base de Jordanie vous paraissent suffisants. Permettent-ils d'assurer la formation et le roulement des personnels ? Des renforcements sont-ils envisagés du fait des perspectives offertes par l'actualisation de la LPM ? Enfin, l'entretien du matériel et le budget prévu vous paraissent-ils également suffisants ? J'ai eu le sentiment, en vous écoutant, que nous étions sur la bonne voie en ce domaine...

**Mme Geneviève Gosselin-Fleury.** Ma première question porte sur l'éventuel report de la réalisation du projet FOMEDEC. Le général Mercier nous avait indiqué que ce projet permettrait d'économiser environ 100 millions par an. Ce retard signifie-t-il que le montant de ces économies devra être revu à la baisse ?

**Ma seconde question concerne le dépyramidage. Vous avez indiqué qu'en 2015, vous aviez atteint le maximum de ce qu'il était possible de faire. Estimez-vous, compte tenu des opérations extérieures dans lesquelles vous êtes engagés, que les objectifs qui vous ont été fixés dans la LPM sont difficiles à atteindre ?**

**Général André Lanata.** De nombreuses questions ont trait à notre capacité à durer. Aujourd'hui, j'estime, madame Récalde, qu'avec les six mirages 2000D et les six Rafale dont nous disposons, notre dispositif est adapté aux opérations menées au Levant. Mais il est bien évident que si celles-ci devaient s'intensifier, il nous faudrait l'ajuster. Dans les domaines où nous avons traditionnellement besoin de nos alliés, c'est-à-dire le ravitaillement en vol et la surveillance, il nous faudrait également adapter nos capacités. Pourquoi avons-nous engagé des Mirage 2000N en Jordanie - ainsi, d'ailleurs, que des Mirage 2000C au Sahel ? Nous nous sommes aperçus que les unités de Mirage 2000D étaient trop sollicitées - le taux d'engagement était de l'ordre de 50 % - pour que nous puissions poursuivre cet engagement dans la durée : nous aurions « rincé » les unités, non pas tant au plan technique qu'au plan humain. Nous avons donc allégé la pression sur les unités de Mirage 2000D en proposant la mise à disposition de Mirage 2000N de manière à organiser des patrouilles mixtes.

Pour remédier aux tensions que connaît la flotte des Mirage 2000, qui sont très sollicités, nous avons pris la décision, dans le cadre de l'actualisation de la LPM, de prolonger des Mirage 2000C, autant pour répondre aux besoins de nos opérations que pour compenser le potentiel consommé par l'accompagnement du soutien export de la flotte Rafale, puisqu'une partie des heures de vol de cette dernière est consacrée à la formation des équipages des pays clients de cet équipement.

Pour durer, la rénovation du Mirage 2000D est donc absolument nécessaire, car c'est cette flotte pivot qui nous permet de garantir le format de l'armée de l'air et notre capacité à tenir nos opérations dans la durée. Aujourd'hui, la cible de ce programme d'armement est de 45 avions rénovés, sachant que nous disposons de 71 avions en parc. Si les opérations devaient s'intensifier ou durer très longtemps, nous aurions donc toujours la possibilité de rénover davantage de Mirage 2000D. La rénovation de 10 Mirage 2000D supplémentaires permettrait en outre de prendre en compte l'attrition sur la période 2020-2032 pour maintenir 185 avions de chasse en parc au sein de l'armée de l'air.

J'en viens au projet FOMEDEC, qui a fait aussi l'objet de plusieurs questions. Ce projet participe également de notre capacité à durer et de la modernisation de nos capacités. De fait, les objectifs que nous poursuivons sont multiples en la matière. Il s'agit, en premier lieu, de moderniser la formation des pilotes de chasse. Cette modernisation est rendue nécessaire par le fossé important qui existe actuellement entre les Alpha Jet employés au début de la formation et la génération du Rafale. L'Alpha Jet est en effet un avion des années 1980 ; il ne dispose donc pas d'un système d'armes nous permettant de former correctement nos pilotes de chasse. Mais la modernisation de la formation participe d'une transformation beaucoup plus complète qui combine, outre le remplacement des Alpha Jet par une flotte plus économique, une adaptation de notre modèle RH - qui devrait permettre de réaliser des gains sur la plateforme de Tours et le soutien des Alpha Jet -, une restructuration - grâce au basculement de l'activité de Tours sur Cognac - et une évolution vers le nouveau format de l'aviation de chasse tel qu'il est prévu dans la LPM, en permettant la création d'un deuxième cercle d'équipages qui renforcera le premier si celui-ci est trop sollicité en opération.

Pour ce faire, nous prévoyons un dispositif qui inclut la formation des pilotes de chasse et la préparation opérationnelle du deuxième cercle d'équipages. Il s'agit, non pas de les former *ab initio* sur ce nouveau type d'appareils, mais, une fois qu'ils auront une expérience opérationnelle en unité de combat, de les maintenir à niveau grâce à une activité équilibrée comprenant 40 heures de vol par an sur avion de combat et le reste sur ces appareils modernisés qui leur permettront de se remettre à niveau pour être engagés sur les théâtres d'opérations. Ce deuxième cercle devrait être composé d'une cinquantaine d'équipages.

J'ajoute, pour être complet sur ce chapitre, que ce dispositif exige que nous nous appuyions sur des appareils plus modernes, qui embarqueront de la simulation représentative d'un système d'armes moderne, et plus économiques. Tels sont les deux paramètres que l'armée de l'air a fait figurer dans son expression de besoins. L'appel d'offres est en cours : aujourd'hui, la balle est dans le camp de la DGA. Bien entendu, le plus tôt sera le mieux. L'armée de l'air envisageait initialement une mise en service en 2016, mais les discussions ont un peu traîné et la contractualisation est longue, en raison du montage que nous voulons réaliser. En effet,

cette contractualisation ne concerne pas que l'acquisition des équipements : nous achetons également la prestation permettant de produire les heures de vol sur la base de Cognac. Je pense aujourd'hui que la mise en service opérationnelle aura lieu au plus tard en 2018. Je précise que nous avons compensé au mieux, dans le cadre des travaux de VAR, le delta financier afin d'intégrer le retard du programme. J'espère que les premiers appareils seront livrés en 2017. Enfin, le chiffre de 100 millions d'économies annuelles réalisées sur l'ensemble des périmètres - RH, heures de vol et carburant - est exact.

M. Candelier m'a interrogé sur le programme A400M. Celui-ci a en effet rencontré des difficultés dont la presse s'est fait l'écho. La DGA a engagé un dialogue direct avec Airbus, car nous avons un impérieux besoin de renforcer notre capacité dans ce domaine. Initialement, nous devions recevoir quatre avions en 2015 ; en raison des capacités de production d'Airbus, seuls deux avions seront livrés à l'armée de l'air en 2015, portant notre flotte à huit avions. En tout état de cause, il nous a été garanti que ces livraisons seraient rattrapées d'ici à 2018. Par ailleurs, les premiers A400M n'ayant pas été livrés aux standards tactiques définitifs de l'appareil, il a été convenu avec Airbus que ceux-ci seraient rattrapés à partir de 2016, date à laquelle serait livré le premier avion disposant de toutes les capacités, y compris l'aéro-largage de parachutistes et le largage de charges - l'autoprotection et l'atterrissage sur terrain sommaire constituent également deux capacités essentielles pour faire de cet avion un véritable avion tactique. Aujourd'hui, l'industriel nous dit pouvoir être au rendez-vous en 2016 pour ce qui est des standards tactiques et être capable de « rétrofiter » des appareils qui nous auront déjà été livrés, de manière à ce que l'armée de l'air dispose de six avions avec leurs capacités tactiques avant la fin 2016. Nous attendons une confirmation : une discussion sur ce point est en cours entre la DGA et Airbus.

Pour être complet sur cette capacité de transport tactique, qui est essentielle en particulier au Sahel, où il faut ravitailler des forces stationnées aux confins du désert, je précise que nous nous appuyons sur des A400M en phase de maturation opérationnelle, d'une flotte vieillissante de C-160, dont les coûts d'exploitation augmentent, et d'un noyau de C-130, qui constitue en quelque sorte notre flotte pivot. Mais certains de ces avions sont également âgés. C'est pourquoi nous avons demandé, dans le cadre de l'actualisation de la LPM, l'acquisition de quatre C-130 supplémentaires. Aujourd'hui, deux options sont à l'étude : la première consisterait à acquérir des avions d'occasion, mais ces derniers sont bien souvent relativement vieux, la seconde à acquérir des avions neufs aux États-Unis. Nous pourrions ainsi moderniser cette capacité, que j'estime par ailleurs pérenne car, du point de vue de l'armée de l'air, une bonne structure de force pour les capacités de projection doit comprendre des cargos stratégiques de type A400M et des cargos médians de type C-130, qui porteraient par ailleurs la mission des forces spéciales, les deux flottes étant, il est important de le souligner, complémentaires.

Quant à notre capacité à durer sur le long terme, c'est une question que je me pose. J'estime que l'actualisation de la LPM nous permet de nous adapter à l'intensité des opérations. Nous estimons pouvoir durer au rythme d'engagement actuel-, mais si les opérations devaient encore s'intensifier, il faudrait procéder à de nouveaux ajustements.

En ce qui concerne la féminisation de l'armée de l'air, je peux vous indiquer que les femmes

représentent 6 % du personnel navigant, 11 % des mécaniciens et 34 % des soutiens, pour un total supérieur à 20 %.

Par ailleurs, les avions en opération ont essuyé surtout des tirs de petit calibre en République Centrafricaine, dans le cadre de l'opération Sangaris. En revanche, au Levant, sur le théâtre Chammal uniquement, ainsi qu'en Libye en 2011 et en Afghanistan, des tirs de missile ont été détectés par les systèmes d'armes des avions.

Quant à l'actualisation de la LPM, elle visait à assurer notre capacité à durer, d'une part, sur le territoire national, d'où un effort portant principalement sur les effectifs de l'armée de terre, et, d'autre part, sur les théâtres d'opérations extérieures, d'où une série d'ajustements qui ont apporté, pour les trois armées, une réponse que nous avons estimée équilibrée, dans la limite de l'effort budgétaire possible, entre les effectifs, les équipements et le maintien en condition de ces derniers pour garantir leur régénération dans la durée. Il s'agit d'une réponse ciblée nous permettant de durer en opération.

En ce qui concerne les effectifs de l'armée de l'air, l'actualisation de la LPM a prévu une moindre déflation de 1 300 postes, qui permet principalement d'améliorer la situation de nos effectifs dans certains domaines : drones, protection, commandement et contrôle et soutien à l'export. Quant aux équipements, il s'agit de pods de désignation laser, d'équipements destinés aux forces spéciales, de C-130 et de leurs missiles. Surtout, un peu moins que la moitié de l'enveloppe de 500 millions dédiée au MCO est directement consacrée à l'entretien des matériels aéronautiques et nous permettra d'accélérer la régénération de certains équipements, en particulier pour les flottes de transport et de chasse, et, dans une moindre mesure, pour le ravitaillement en vol.

L'actualisation de la LPM est donc une réponse à la capacité à durer de l'armée de l'air, compte tenu contexte sécuritaire et opérationnel actuel.

En ce qui concerne la base d'Abou Dhabi, je partage, monsieur Pueyo, l'appréciation que vous portez sur le partenariat privilégié que nous avons avec les EAU et leurs autorités militaires, qui font preuve d'un niveau opérationnel remarquable. Je sais que mon prédécesseur entretenait d'excellentes relations avec ses homologues émiratis - que je rencontrerai en novembre - et je compte bien maintenir ces contacts pour bâtir un partenariat avec les autorités de ce pays.

**M. Joaquim Pueyo. Je précise que l'ambassadeur de France aux Émirats est, depuis quelques mois, un général, très proche du gouvernement de la fédération.**

**Général André Lanata.** S'agissant du dépyramidage, je considère en effet que nous avons atteint une limite. En conséquence, les marges de manœuvre ne peuvent être trouvées que dans le cadre d'une redéfinition du partage de la charge au sein du ministère ou en prenant de nouvelles mesures concernant la restructuration de notre dispositif. Une très grande partie de ces officiers se trouve en effet actuellement en dehors de l'armée de l'air. Il faudrait donc, le cas échéant, que nous entamions des discussions avec les organismes qui les emploient.

**M. Philippe Meunier. Lorsque nous sommes intervenus en Serbie, deux pilotes de Mirage 2000 se sont éjectés en zone de combat. Si tel devait être le cas en Syrie,**

**quel serait le statut de nos pilotes dans la zone tenue par le gouvernement légal ?**

**Général André Lanata.** En Syrie – je compléterai ma réponse, si besoin est, en interrogeant les personnes en charge des opérations –, nous intervenons principalement pour cibler des objectifs liés à Daech, donc situés en dehors des zones contrôlées par le gouvernement légal. Aussi l'éventualité d'une éjection est-elle une véritable préoccupation. À cet égard, les capacités de recherche et de sauvetage en zone de combat sont centrales, pour des raisons humaines et politiques. C'est pourquoi nous attachons de l'importance au développement de cette capacité. Je précise cependant que le Rafale est un biréacteur, ce qui réduit les possibilités d'une éjection en zone hostile.

**Mme la présidente Patricia Adam.** Général, je vous remercie.