

Extrait du Spyworld Actu

<http://www.spyworld-actu.com/spip.php?article9101>

PJLF 2009 - Mission Défense - Audition du général Stéphane Abrial, chef d'état-major de



Défense - France -

Date de mise en ligne : dimanche 26 octobre 2008

Spyworld Actu

Lors d'une seconde séance tenue dans l'après-midi, la commission a procédé à l'audition du général Stéphane Abrial, chef d'état-major de l'armée de l'air, sur le projet de loi de finances pour 2009 (mission « Défense »).

Le général Stéphane Abrial a tout d'abord souligné l'importance de l'année 2008, marquée par la fin de l'exécution de la loi de programmation militaire (LPM) 2003-2008, et la préparation de la prochaine LPM (2009-2014).

Il a rappelé la diversité des contributions de l'armée de l'air au service des autorités politiques et militaires, comme des citoyens.

Puis il a souligné que l'armée de l'air intervenait sur l'ensemble des théâtres d'opération où sont impliquées les forces françaises. Il a précisé que la posture permanente de sûreté impliquait le maintien en alerte permanente de douze avions de chasse sur six bases, et jusqu'à quatre patrouilles constituées de deux hélicoptères. Par ailleurs, depuis octobre 1964, des avions équipés d'armement nucléaire sont prêts à décoller si nos intérêts vitaux venaient à être menacés.

Le général Stéphane Abrial a ensuite rappelé que l'armée de l'air était également engagée à l'étranger, en particulier en Afrique depuis une trentaine d'années. Cinq avions de transport sont ainsi basés au Tchad et en Côte d'Ivoire, et six avions de chasse, soutenus par un ravitailleur sont au Tchad et peuvent intervenir dans toute l'Afrique centrale.

Puis il a rappelé les événements tragiques du 18 août dernier qui ont mis en lumière l'engagement de l'armée de l'air en Afghanistan : ainsi, les hélicoptères Caracal ont acheminé renforts, secours et équipements pendant la majeure partie des combats dans la vallée d'Uzbeen, tout en évacuant les victimes. **L'activité en Asie centrale est très soutenue, avec des Rafale et Mirage 2000 D basés à Kandahar, qui accomplissent quotidiennement des missions de renseignement, de protection de convois, de surveillance de zones et d'itinéraires, ou de démonstration de force, et si nécessaire, d'attaques d'objectifs désignés par les troupes de coalition placées sous le feu ennemi.**

Il a fait valoir que les équipages de transport assuraient un flux logistique indispensable pour la fourniture en matériels et denrées des unités françaises présentes en Afghanistan. Il s'est félicité de ce qu'un nombre limité d'hommes puisse mettre en oeuvre une dizaine d'appareils capables d'intervenir sur un théâtre étendu ; ainsi, avec une empreinte au sol réduite à moins de cinq cents personnes, il est possible de faire valoir l'influence de la France sur l'ensemble d'une région, en s'appuyant sur une seule base. Ce sont ainsi quelque trois mille cinq cents aviateurs qui servent hors de métropole, et mettent en oeuvre environ quatre-vingts appareils divers : avions de chasse et de transport, hélicoptères, ravitailleurs.

Cette efficacité en opérations, a-t-il souligné, s'explique largement par la réalisation des priorités fixées par l'armée de l'air dans le cadre de la loi de programmation militaire 2003-2008. Le taux d'exécution budgétaire de la LPM, au travers des lois de finances successives, est de l'ordre de 99 %. Ce résultat ne doit cependant pas masquer une certaine faiblesse du volume d'autorisations d'engagement durant la période 2003-2007, qui a conduit à retarder la modernisation de certaines flottes.

Le général Stéphane Abrial a rappelé que les marges de manoeuvre sur les programmes de l'armée de l'air étaient aujourd'hui réduites, du fait des mesures déjà prises lors des arbitrages budgétaires précédents, du caractère inéluctable des dépenses à venir ou des engagements liés aux programmes développés dans le cadre de la construction européenne.

Ainsi a-t-il constaté que des incertitudes pesaient sur la fin de gestion de l'année 2008. Pour l'armée de l'air, le plafonnement des engagements se traduira probablement par une limitation des commandes passées en 2008 aux environs de 1,9 million d'euros, alors que le montant initial était de 2,2 millions d'euros. Il a donc estimé nécessaire d'assurer, pour la fin 2008, une sortie de gestion à l'équilibre du programme 146, tout en préservant le montant fixé des engagements. En cas contraire, le général Abrial a exprimé la crainte que la future LPM ne soit fragilisée avant même son vote, alors qu'elle constitue le premier pas essentiel vers le modèle de défense établi par le Livre blanc.

Il a estimé qu'il était nécessaire de repenser, de manière globale, le traitement en gestion des aléas financiers du ministère de la défense, et notamment la prise en compte des surcoûts OPEX et du carburant opérationnel, car la sollicitation des crédits consacrés à l'équipement pour financer ces surcoûts n'est pas satisfaisante.

Le général Stéphane Abrial a rappelé que le Livre blanc définissait précisément le format de l'armée de l'air pour les années à venir : ainsi, la composante aérienne de combat sera modernisée, pour disposer d'un parc homogène de trois cents avions de combat de type Rafale et Mirage 2000 D, dont deux cent soixante-dix en ligne. Elle assurera la mise en oeuvre de la composante aéroportée de dissuasion, avec deux escadrons nucléaires, et une capacité de ravitaillement associée. **Une infrastructure radar adaptée, qui comprendra des avions radars AWACS et des avions radar de la marine, sera affectée à la surveillance et au contrôle du territoire national.** Enfin, la flotte d'avions de ravitaillement et de transport comprendra une quinzaine d'appareils de type MRTT (Multi role transport tanker) et environ soixante-dix avions de transport.

Il a constaté qu'en matière de combat aérien, des matériels russes de quatrième génération, très performants et polyvalents, comme le SU 30, s'exportent de plus en plus vers de grandes puissances comme la Chine ou l'Inde, voire des puissances régionales comme l'Éthiopie, ou l'Algérie qui disposera à terme d'une trentaine d'exemplaires ravitaillables en vol.

Il a estimé que le fait, pour la France, de disposer d'avions plus efficaces, mais en nombre réduit, permet de réaliser des gains significatifs dans le domaine de la logistique, que ce soit dans le volume de mécaniciens nécessaires pour les entretenir ou dans l'achat de pièces de rechange, par exemple.

L'élaboration du format réduit de l'armée de l'air répond ainsi à la polyvalence des vecteurs, permettant de réaliser des économies d'échelle, sans diminuer les performances. En cas de crise, il ne sera donc plus nécessaire de projeter différents types d'avions spécialisés chacun dans une seule mission : une seule flotte suffira, dont la panoplie d'emport ou la cargaison pourront varier. La chaîne logistique en sera ainsi simplifiée.

Abordant ensuite le projet de loi de finances 2009, le général Abrial a estimé que les moyens alloués évoluaient en cohérence avec les décisions du comité de modernisation des politiques publiques, et mettaient en oeuvre plusieurs priorités du Livre blanc. **Ainsi, le renouvellement des radars de détection haute et moyenne altitude, la contractualisation du soutien et des outils de formation de l'A 400 M, la commande globale de soixante Rafale, le lancement de l'opération de mise à niveau des M 2000 D et la rénovation mi-vie des avions radars AWACS sont prévus pour 2009.**

Le général Stéphane Abrial a souligné l'importance d'obtenir les ressources permettant de remettre à niveau la flotte de Mirage 2000 D, tandis que la commande des Rafale assurera la modernisation des capacités. Il a rappelé que cet avion avait démontré ses excellentes performances opérationnelles lors des deux campagnes de quatre mois effectuées en Afghanistan en 2007 et 2008, ainsi que lors des exercices internationaux de grande ampleur organisés en Europe, au Moyen-Orient ou aux Etats-Unis.

Le général Stéphane Abrial a précisé qu'une nouvelle version du Rafale était qualifiée depuis le 1er juillet 2008 : ce

standard « F 3 » ajoute aux capacités initiales la possibilité de tir du missile nucléaire stratégique ASMPA (Air-sol moyenne portée améliorée), du missile antinavire AM39, et celle de reconnaissance avec la nacelle Reco NG. C'est ce nouveau standard qui caractérise les avions sortant d'usine ; le rétro fit des appareils déjà livrés en standard F 2 vers le standard F 3 a déjà débuté et se poursuivra jusqu'en 2010.

Fin 2008, le deuxième escadron Rafale débutera sa transformation sur la base aérienne de Saint-Dizier. Les nouvelles capacités du standard F 3, hors ASMPA, devraient être déclarées opérationnelles en 2009, et il faudra attendre mi-2010 pour la capacité nucléaire.

Il a déploré qu'en raison de nombreux décalages dus aux régulations financières récurrentes, seuls, quarante-deux avions aient été livrés à l'armée de l'air au lieu des cinquante-sept prévus ; mais une commande intermédiaire de huit appareils est prévue fin 2008, et la prochaine commande globale de soixante avions est inscrite au PLF 2009.

Ces commandes sont indispensables pour que l'armée de l'air soit en mesure de remplir les contrats opérationnels qui lui ont été fixés, et que soit maintenue la cadence de production, paramètre capital pour la qualité des matériels.

La situation pour l'aviation de transport peut également être améliorée. L'A 400 M est destiné à remplacer la flotte de transport tactique des Transall C 160 et Hercules C 130 ; il doit également assurer un complément à la capacité de ravitaillement en vol de théâtre. Cinquante avions ont été commandés par la France.

Le général Stéphane Abrial a fait valoir que le respect des nouveaux contrats, dans ce contexte, est de plus en plus difficile ; ainsi, l'armée de l'air doit être capable de projeter en cinq jours à 7/8 000 km une force de réaction immédiate (FRI) composée de deux mille deux cents hommes et de trois mille quatre cents tonnes de matériel. La projection de la totalité des personnels est possible, mais seulement celle d'un tiers du matériel prévu. Dans l'attente de l'arrivée de l'A 400 M, ce chiffre va décroître, avec la poursuite du retrait du service du C 160. Il faut donc espérer que la plupart des difficultés liées au développement de cet avion vont pouvoir être rapidement levées par l'industriel. La première livraison accuse déjà un an de retard, et des solutions intermédiaires sont étudiées pour maintenir les capacités et permettre d'assurer un flux logistique entre les troupes déployées et la métropole.

Cette problématique, a-t-il souligné, est étroitement liée à celle de l'avion multi rôle transport tanker (MRTT). Ainsi, les 14 MRTT nécessaires remplaceront 19 appareils : la flotte de C 135, dont les plus vieux exemplaires ont été construits en 1962, ainsi que les trois A 310 et les deux A 340.

Le général Stéphane Abrial a déclaré que tout décalage de ce programme ferait peser un risque croissant de rupture des capacités stratégiques de ravitaillement en vol et d'évacuation sanitaire.

Puis il a évoqué l'intérêt des drones, qui, couplés à un avion de chasse, forment une combinaison redoutable. Il a cité l'exemple d'un Mirage 2000 D ayant frappé de nuit, avec une bombe guidée laser, des insurgés afghans profitant de l'obscurité pour poser un dispositif explosif improvisé ; ils avaient été repérés grâce aux capteurs infrarouges d'un drone.

Ainsi, s'est-il félicité que le programme de drone MALE SIDM - Système Intérimaire de Drone MALE - contractualisé avec la société EADS en août 2001 pour l'acquisition et le soutien d'un système de trois drones et de deux stations de contrôle au sol, arrive enfin à terme, après cinq années de retard dues aux difficultés rencontrées par l'industriel. Ce système intérimaire est conçu pour offrir une première capacité de surveillance et de désignation d'objectif. A l'horizon 2015, il doit être remplacé par un système de drone MALE plus évolué.

Il a rappelé que la livraison officielle à l'armée de l'air du SIDM sera réalisée ce mois-ci à Mont-de-Marsan. Le théâtre afghan devrait permettre à ce système d'évoluer dès début 2009. Des négociations sont en cours avec EADS pour l'acquisition d'une plateforme supplémentaire, et la contractualisation d'un maintien en condition opérationnelle (MCO) couvrant une activité opérationnelle jusqu'en 2016.

Il a souligné que la modernisation des équipements était indispensable, mais qu'elle devait s'accompagner d'un entraînement soutenu qui requiert la disponibilité des matériels. Soulignant que les efforts faits dans le domaine du MCO, le général Abrial a rappelé les récentes réformes menées dans le soutien aéronautique, avec la création de structures comme la SIMMAD (structure interarmées de maintien en condition opérationnelle des matériels aériens de la défense) en 2000, le commandement du soutien des forces aériennes en 2006, le SIAé (Service industriel de l'aéronautique) début 2008 permettant de disposer d'une véritable expertise aéronautique étatique qu'il importe de préserver pour conserver un niveau de connaissance technique face aux industriels, orienter l'activité en fonction des priorités opérationnelles ou encore pour garder un savoir-faire pour les flottes anciennes.

Ces réformes ont permis de stabiliser la disponibilité, qui atteint 95 % sur les théâtres extérieurs. En revanche, le taux de disponibilité en métropole reste de l'ordre de 60 % depuis trois ans. Ce niveau, a-t-il déploré, est tout juste suffisant pour assurer sereinement la préparation des forces. De plus, malgré une forte contraction du format des flottes et le maintien des niveaux actuels des crédits de MCO dans la prochaine LPM, la disponibilité ne devrait pas progresser. On constate, en effet, une dérive des coûts de rechange et de tarification des prestations industrielles pour les flottes d'aéronefs, qu'elles soient anciennes ou récentes, et le besoin financier augmente significativement pour certains matériels d'information et de communication aéronautiques ou sol-air ; enfin, la restauration et le maintien à niveau des stocks de rechanges, dont la situation continue de se dégrader, nécessiteront probablement un effort financier supplémentaire.

Le général Stéphane Abrial a rappelé que les efforts de productivité ne touchaient pas seulement le domaine du soutien aéronautique, mais également les implantations, avec la suppression, durant les quatre ans à venir, de huit bases aériennes. De trente-sept bases en métropole aujourd'hui, ce nombre devrait tomber à vingt-neuf en 2012. Les bases restantes seront densifiées et le nombre moyen d'avions y passera de trente à quarante.

Les effectifs vont être réduits, avec le départ de quinze mille neuf cents personnes en six ans ; ainsi en 2014, l'armée de l'air devrait comprendre cinquante mille hommes, ce qui correspond à une diminution de 25 % au regard des effectifs actuels ; ainsi, le nombre moyen d'aviateurs par base passera de mille six cents à deux mille personnes.

Le général Stéphane Abrial a rappelé que le plan « AIR 2010 », décidé dès 2000 par les autorités de l'armée de l'air, avait permis d'anticiper sur ces réformes nécessaires en modernisant des structures devenues très complexes. L'armée de l'air est ainsi passée d'une logique de segmentation du territoire et des responsabilités à une logique de cohérence globale et de décentralisation.

Il a précisé que le plan de restructuration du ministère de la défense et de l'armée de l'air s'accompagnait de l'optimisation de l'administration générale et du soutien commun : un commandant interarmées du soutien est ainsi créé, ainsi que des bases de défense. Les bases aériennes transféreront ainsi leurs attributions en matière d'administration générale et de soutien au groupement de soutien des bases de défense, et se recentreront sur leurs missions opérationnelles et de préparation des forces.

Ce transfert sera progressif. Il débutera en 2009 avec l'expérimentation de onze bases de défense, dont quatre commandées par des aviateurs, à Creil, Avord, Nancy et Djibouti. Le personnel a bien accepté la réforme, basée sur trois axes : la modernisation des équipements, l'amélioration des conditions de travail et l'amélioration des conditions de vie.

Le général Stéphane Abrial a souligné que l'accompagnement humain de la réforme était d'une importance capitale, car l'adhésion des hommes est primordiale à sa réussite. Les efforts demandés aux personnels sont très importants, suscitant en retour de fortes attentes. Les personnels souhaitent obtenir des informations concrètes sur les modalités de mise en oeuvre des restructurations et leur impact humain, les mesures d'accompagnement social, la gestion des ressources humaines des bases amenées à fermer, et des spécialités les plus touchées.

A ces inquiétudes s'ajoutent des préoccupations récurrentes sur la baisse du pouvoir d'achat, le matériel vieillissant et l'impact de la mobilité sur la vie familiale. Le général Abrial a estimé que le personnel avait le sentiment que les avancées dans ces domaines étaient rares, d'où une certaine lassitude.

Pour le personnel civil, l'absence de carrière et la stagnation des rémunérations constituent les principaux sujets de préoccupation. L'ensemble du personnel attend donc des améliorations, considérées comme un juste retour de la Nation au regard de son dévouement et des sacrifices consentis, notamment sur le plan familial.

A l'issue de l'exposé du chef d'état-major, un débat s'est ouvert au sein de la commission.

M. André Dulait a relevé qu'un récent rapport de la commission des finances du Sénat soulignait que le taux de disponibilité des aéronaves de l'armée française était comparable à celui observé au Royaume Uni ou en Allemagne, ce qui constituait un motif de satisfaction. En revanche, il s'est inquiété des coûts de maintien en condition opérationnelle (MCO) des nouveaux matériels, qui apparaissent bien supérieurs à celui des matériels plus anciens, même en phase d'obsolescence. Il a souhaité savoir, par ailleurs, pourquoi, lors d'un déplacement effectué en Afghanistan, en 2006, il avait constaté qu'il était nécessaire de mobiliser deux avions : un Rafale et un Mirage, pour pouvoir frapper un groupe d'insurgés.

M. Daniel Reiner a relevé la satisfaction exprimée par le Général Abrial en matière de financement des matériels, mais a souligné les frustrations qu'il avait décrites au sein des personnels ; or, a-t-il constaté, les futures déflations d'effectifs prévues par le plan de restructuration seront de nature à les accroître. Il a donc souhaité savoir si des mesures nécessaires d'accompagnement seront rapidement mises en place au profit de ces personnels. Il a également souligné combien la gestion financière de la fin 2008 serait déterminante pour ouvrir sur une année 2009 équilibrée. Puis il s'est ému de la croissance, apparemment inéluctable, des coûts du MCO, et s'est interrogé sur son origine : s'agit-il d'un manque de fiabilité des matériels, ou ceux-ci ont-ils été conçus sans réelle adaptation à leurs missions ? Il s'est, par ailleurs, félicité de ce que l'arrivée, en nombre croissant, des Rafale au sein de l'armée de l'air, aboutisse à constituer une flotte de combat homogène. Il a souhaité savoir si un projet d'exportation de cet appareil vers les Emirats arabes unis serait conditionné à la reprise, par la France, de la flotte émiratie de Mirage 2000-9. Evoquant le théâtre afghan, il s'est interrogé sur l'adaptation d'un avion aussi élaboré que le Rafale aux types de combat qui y sont menés. Puis il a déploré que les avions de transport et de ravitaillement en fonction dans l'armée de l'air n'aient toujours pas été renouvelés par des A400M et des A330-MRTT (Multi Role Transport Tanker), et a souhaité connaître le calendrier de ce futur renouvellement.

M. André Vantomme a rappelé que le système hélicoptère Horizon, comme le DC8 Sarigue, avaient dû être abandonnés du fait de leur coût d'entretien trop élevé, et s'est inquiété de l'abandon éventuel d'autres appareils pour les mêmes motifs. Plus largement, il a souhaité savoir quels moyens pouvaient être utilisés pour juguler les augmentations importantes du coût du MCO des nouveaux équipements. Evoquant ensuite la situation des personnels amenés à rejoindre de nouvelles affectations du fait du plan de restructuration des bases, il s'est interrogé sur l'existence de dispositifs spécifiques, de nature à atténuer les difficultés qui en résulteront.

En réponse, le général Stéphane Abrial a apporté les précisions suivantes :



la priorité en matière d'entretien est donnée aux matériels employés en OPEX ou affectés à la dissuasion ; pour ces deux missions, le taux de disponibilité se monte, tous appareils confondus, à 95 %. En contrepartie, la disponibilité de la flotte affectée à l'entraînement est de 60 %, chiffre qui constitue un seuil indispensable à une bonne préparation des forces ; ces deux taux soutiennent favorablement les comparaisons avec les pays étrangers ;

- ▶ il est indéniable que les coûts du MCO sont à la hausse, en dépit de la réduction des flottes. Cette croissance persistante découle d'une augmentation du coût de la main d'oeuvre et des matières premières, et de la situation des armées, qui sont souvent dans une position de client captif face aux industriels ;
- ▶ la création du SIAé (Service industriel de l'aéronautique) a pour but de maîtriser ces coûts grâce à un personnel très bien formé, capable d'expertiser les prix proposés par les industriels pour la réparation de pièces, comme de les réparer eux-mêmes pour un coût très réduit au regard de celui d'une pièce neuve ;
- ▶ les industriels ne sont, en effet, pas intéressés par la maintenance des matériels en fin de vie ; il convient donc que le SIAé se saisisse, très en amont, des matériels neufs comme l'A400M pour en maîtriser les spécificités ;
- ▶ des coûts élevés accompagnent la mise en service de matériels neufs, comme l'hélicoptère Caracal, ou l'avion Rafale, mais baissent avec leur mise en oeuvre : ainsi l'heure de maintenance d'un Mirage 2000 vieux de 25 ans s'élève à 11 000 Euros, alors que l'heure de maintenance d'un Rafale, beaucoup plus récent, est descendue à 13 000 Euros ; le programme Horizon n'appartient pas à l'armée de l'air, quant au DC8 - SARIGUE, il a effectivement été abandonné du fait du coût élevé de sa maintenance ; il n'existe actuellement pas de nouveaux projets d'abandon du fait du MCO.
- ▶ l'entrée en fin de vie des avions de combat mono-mission va permettre de constituer une flotte composée de deux seuls types d'appareil : les Mirage 2000 D rénovés et les Rafale, avec les avantages qui en découleront ;
- ▶ s'agissant du Rafale, des négociations sont en cours avec le constructeur Dassault pour la conclusion de contrats globaux portant à la fois sur l'achat et la maintenance des appareils. Ces contrats, qui doivent être encore validés par le ministère des finances, porteront sur un MCO assuré par l'industriel durant cinq ans, éventuellement renouvelables, et produiront 20 % d'économie au regard de la situation actuelle. Il faut rappeler que les avions de combat d'aujourd'hui ont une durée de vie estimée à 40 ans, soit le double de la génération antérieure ;
- ▶ trois types de Rafale ont été successivement produits : le premier type dit « F1 », affecté à la marine, n'était doté que de la seule capacité de défense aérienne ; le type F2, livré d'entrée à l'armée de l'air, était plus évolué et intégrait les fonctions d'attaque au sol, et le type F3, sera pleinement polyvalent, ce qui le distinguera nettement de l'avion de combat possédé par les autres pays européens. Le Rafale dispose d'atouts spécifiques, avec des capteurs adaptés à ses missions, la liaison 16, qui lui garantit une bonne intégration dans les réseaux, l'armement AASM (armement air-sol modulaire) lui permettant de tirer simultanément six bombes sur six objectifs différents ; il possèdera bientôt la capacité autonome de lancer une bombe guidée laser : il s'agit donc d'un système d'arme en constante amélioration. Le premier appareil au standard F3 a été livré en septembre 2008 et l'ensemble de la flotte déjà livré sera porté à ce niveau d'ici début 2010 ;
- ▶ en l'absence d'une capacité autonome du Rafale, comme c'était le cas en 2006, l'illumination laser de la cible devait être effectuée par un autre appareil ; cependant la contrainte était faible, car les missions aériennes sont toujours assurées par au moins deux avions de combat ;
- ▶ les Emirats arabes unis possèdent une flotte récente de Mirage 2000-9, appareil qui peut être comparé au 2000-D ; il n'y a pas de projet de reprise de ces appareils au sein de l'armée de l'air française ;

- ▶ les flottes de transport et de ravitaillement, composées de Transall, effectuant des transports tactiques, et de C-135, affectés au ravitaillement en vol, doivent impérativement être rapidement renouvelées, ne serait-ce qu'en raison des coûts élevés entraînés par le maintien aux normes de l'aviation civile. La récente annulation, par les Etats-Unis d'Amérique, du contrat portant sur l'achat d'Airbus A330 MRTT a privé l'armée de l'air française de la possibilité de profiter de cette commande globale. A l'heure actuelle, il n'y a plus de calendrier précis de livraison de l'A400M, ce qui entraîne une importante difficulté de gestion du potentiel restreint des Transall. Le contexte budgétaire très contraint n'offre pas les marges de manoeuvre nécessaires aux solutions palliatives consistant soit en échanges de prestations entre pays européens, soit en acquisition d'un ou deux A330 pour le transport stratégique et de quelques CASA 235 pour le transport tactique. La France participe certes au programme SALIS (strategic airlift interim solution), mis en place par l'OTAN, permettant la location d'heures de vol d'avions à long rayon d'action, mais la capacité ainsi offerte reste insuffisante ;
- ▶ le personnel de l'armée de l'air comprend, accepte et adhère à la réforme en cours, mais le calendrier des annonces, qui s'étale depuis l'été 2007, suscite une légitime attente de mesures d'accompagnement. Le ministre de la défense doit rendre publics prochainement des dispositifs spécifiques portant sur des facilités d'achat et de vente de biens immobiliers, d'amélioration des possibilités de travail pour les conjoints ainsi que sur des aides au départ et à la reconversion.

Puis, M. Didier Boulaud a souhaité avoir confirmation que seule la version F3 du Rafale était proposée à l'exportation.

M. Jean-Pierre Chevènement s'est interrogé sur les potentialités présentées par les pays du sud-est asiatique.

En réponse, le général Stéphane Abrial a apporté les précisions suivantes :

- ▶ les pays aujourd'hui intéressés par le Rafale sont : la Suisse, la Grèce, les Emirats Arabes Unis, le Brésil et la Libye. Après les échecs constatés en Corée du Sud, puis à Singapour, il ne semble pas y avoir de prospect dans la zone Asie-Pacifique ;
- ▶ la société Airbus, dont la compétence en matière de construction d'avion de transport civil est reconnue, découvre les problèmes spécifiques au transport militaire ; la mise au point du moteur, qui sera le plus gros turbo propulseur au monde, dont est chargé un consortium européen, se heurte à des difficultés techniques, aggravées par l'impossibilité actuelle de faire voler l'avion qui doit expérimenter ce moteur en conditions réelles. De plus, le logiciel de régulation du moteur et de l'hélice nécessite encore une mise au point ;
- ▶ deux solutions avaient été envisagées pour la construction de ce moteur : soit le développement, par la firme canadienne Pratt and Whitney, d'un moteur existant, soit la réalisation d'un moteur d'un nouveau type par un consortium européen ; c'est cette dernière solution qui a été acceptée par l'entreprise EADS, confrontée aujourd'hui à de multiples difficultés.

M. Josselin de Rohan, président, a annoncé son intention d'engager avec la commission des finances une mission de contrôle commune sur l'ensemble des problèmes rencontrés par la mise au point de l'A400M. Puis il a évoqué une mission récente effectuée en Turquie, et s'est enquis des modalités d'autorisation, par ce pays, de l'utilisation de son espace aérien par des avions français se rendant en Afghanistan.

En réponse, le général Stéphane Abrial a précisé que ces autorisations devaient être sollicitées au cas par cas, et se heurtaient souvent à des lourdeurs de procédure ; néanmoins aucun refus n'a été enregistré jusqu'à présent.

Post-scriptum :

<http://www.senat.fr/bulletin/200810...>