



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Danger sur le défaut d'entraînement au sein de l'armée de l'air

Question écrite n° 25627

Texte de la question

M. Alexis Corbière attire l'attention de Mme la ministre des armées sur les conséquences du défaut d'entraînement des équipages de l'armée de l'air. Mercredi 9 janvier 2019, un avion Mirage 2000 de l'armée de l'air s'est écrasé lors d'un vol d'entraînement dans le Jura, tuant les deux pilotes à son bord. Après plusieurs mois d'études et d'investigations, le Bureau enquête accidents pour la sécurité de l'aéronautique d'État (BEA-E) a rendu son rapport pointant d'importantes défaillances d'entraînement liées au crash de l'appareil. L'enquête a ainsi établi que les deux membres d'équipage n'avaient pas volé en métropole depuis août 2018. En outre, le type de mission confiée, un vol en mode suivi de terrain sur les reliefs du massif du Jura, se caractérisait par une complexité pour laquelle les pilotes, peu rompus à cet exercice, manquaient de préparation. Ces constats confirment les conclusions du rapport sénatorial de novembre 2019 sur la préparation et l'emploi des forces armées. La loi de programmation militaire 2019-2025 a fixé à 180 le nombre d'heures de vol que doit effectuer un pilote de chasse de l'armée de l'air au titre de son entraînement. Or ces niveaux sont loin d'être atteints notamment en raison de l'indisponibilité des aéronefs, des Mirage 2000D et des avions de transport tactique. Selon ce rapport, seuls 80 % des pilotes de chasse et d'hélicoptère et 60 % des équipages de transport tactique ont pu réaliser la totalité de leurs entraînements. Ce défaut d'entraînement se traduit non seulement par une perte de certaines compétences, mais aussi par un risque plus élevé d'accidents et par de possibles incidents lors des opérations. À l'évidence, la sécurité de la France et la protection des militaires qui y participent passent nécessairement par une formation ambitieuse et continue. Elle ne saurait être revue à la baisse. Il lui demande donc les mesures qu'elle entend prendre afin de garantir des entraînements en heures de vol appropriés et de qualité.

Texte de la réponse

Le modèle de préparation opérationnelle de l'armée de l'air repose sur le respect d'un programme d'entraînement en vol qui doit être garanti quelles que soient les sollicitations opérationnelles. Le fort taux d'engagement opérationnel depuis 2012, notamment en OPEX, n'a pas permis de réaliser la totalité de cette activité d'entraînement, générant ainsi une « dette organique » qui n'a cessé de s'accumuler. Cela a conduit l'armée de l'air à mettre en place, dans les faits, un entraînement différencié : - un niveau « socle de base » indispensable à tout équipage ; - un niveau « perfectionnement » permettant d'acquérir, en toute sécurité, un savoir-faire au fur et à mesure de son ancienneté dans l'unité ; - un niveau « expertise », réservé à une minorité d'équipages pour les compétences les plus délicates (pénétration en profondeur dans les lignes ennemies à très basse altitude de nuit, par mauvaises conditions météorologiques, préparation des missions SCALP...). La loi de programmation militaire (LPM) actuelle va permettre de garantir le nombre d'heures de vol des équipages au travers d'une remontée d'activité planifiée sur la période. Le retour progressif aux normes d'activité s'amorcera en 2023. Pour l'aviation de chasse, le niveau d'activité individuelle devrait atteindre l'objectif de la LPM en 2025 soit 180 heures de vol par pilote. Pour l'aviation de transport, la réalisation des objectifs de la LPM, soit 320 heures de vol, sera plus lente et atteindra 276 heures de vol en fin de LPM. Enfin les pilotes d'hélicoptères devraient atteindre 175 heures de vol en 2025 pour une cible à 200 heures. Par ailleurs, le niveau qualitatif est

également pris en compte dans cette LPM au travers d'un effort sur les équipements de mission tels que la livraison de pods de désignation laser supplémentaires (+12 sur la période pour une cible à 30). Cette LPM est par ailleurs soutenue par une réforme majeure du maintien en condition opérationnelle (MCO) aéronautique qui va permettre d'améliorer concrètement le nombre d'aéronefs disponibles en escadron. Par ailleurs, la LPM prévoit également une remontée des effectifs du personnel mécanicien au sein des unités de l'armée de l'air qui assure la mise en œuvre des avions pour la réalisation de l'activité aérienne correspondant aux besoins des opérations et de l'entraînement des équipages. L'ensemble de ces deux mesures permettra de réaliser effectivement l'activité aérienne planifiée en LPM. Enfin, la sanctuarisation d'un avion de transport tactique pour chaque flotte a ainsi été décidée afin de garantir le niveau de préparation opérationnelle. Cette mesure devra notamment favoriser la montée en puissance de l'A400M et mener de front la qualification des équipages, et les expérimentations, afin de délivrer de nouvelles capacités et de répondre au besoin de transport des armées. Concernant plus spécifiquement le mirage 2000D (M2000D), un plan d'action est mené depuis fin 2018 afin de préserver la sécurité aérienne en recentrant l'escadre sur son cœur de métier : l'assaut conventionnel. Celui-ci a déjà permis une amélioration sensible de la disponibilité quotidienne du M2000D et de l'activité aérienne d'entraînement à partir du second semestre 2019.

Données clés

Auteur : [M. Alexis Corbière](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (7^e circonscription) - La France insoumise

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 25627

Rubrique : Défense

Ministère interrogé : [Armées](#)

Ministère attributaire : [Armées](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [31 décembre 2019](#), page 11462

Réponse publiée au JO le : [18 février 2020](#), page 1246