

N° 95

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1991 - 1992

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1991.

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi de finances pour 1992* CONSIDÉRÉ  
COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE  
L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,

TOME VII

Défense  
SECTION AIR

Par M. Albert VOILQUIN,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, *président* ; Michel d'Aillières, Yvon Bourges, François Abadie, Jean-Pierre Bayle, *vice-présidents* ; Jean Garcia, Guy Cabanel, Michel Alloncle, Jacques Genton, *secrétaires* ; Paul Alduy, Jean Luc Becart, Roland Bernard, Daniel Bernardet, André Bettencourt, Amédée Bouquerel, André Boyer, Michel Caldaguès, Jean-Paul Chambriard, Michel Chauty, Yvon Collin, Claude Cornac, Charles-Henri de Cossé-Brissac, Michel Crucis, André Delelis, Franz Duboscq, Claude Estier, Gérard Gaud, Jean-Claude Gaudin, Philippe de Goulle, Jacques Golliet, Bernard Guyomard, Mme Nicole de Hauteclouque, MM. Marcel Henry, André Jarrot, Louis Jung, Christian de La Malène, Marc Lauriol, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Philippe Madrelle, Michel Maurice-Bokanowski, Jean-Luc Mélenchon, Claude Mont, Jean Natali, Paul d'Ornano, Michel Poniatowski, Robert Pontillon, Roger Poudonson, André Rouvière, Robert-Paul Vigouroux, Xavier de Villepin, Albert Voilquin.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9<sup>e</sup> législ.) : 2240, 2255 (annexe n° 39), 2257 (tome XII), 2258 (tome X)  
et T.A 533.

Sénat : 91 et 92 (annexes n°s 47 et 48) (1991-1992).

---

Lois de finances.

## SOMMAIRE

---

	<u>Pages</u>
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I - LE PROJET DE BUDGET DE L'ARMÉE DE L'AIR</b> .....	7
<b>A - L'ÉVOLUTION DU BUDGET : UNE QUASI-STAGNATION</b> .....	7
1. L'évolution des dotations .....	7
<i>a) Les crédits de fonctionnement</i> .....	7
<i>b) Les crédits d'équipement</i> .....	8
2. Les moyens en personnel .....	9
<b>B - DE LA COHÉRENCE DANS L'ÉTABLISSEMENT DU BUDGET</b> .....	10
1. Le retard de la loi de programmation .....	11
2. Un « saupoudrage » d'ajustements ou de réduction .....	12
<i>a) Les équipements</i> .....	12
<i>b) Le fonctionnement</i> .....	12
<b>II - L'ARMÉE DE L'AIR EN 1991-1992</b> .....	13
<b>A - LA RÉORGANISATION DE L'ARMÉE DE L'AIR</b> .....	13
1. L'application du plan Armées 2000 .....	13
<i>a) La nouvelle organisation territoriale de l'Armée de l'air</i> ...	14
<i>b) La réorganisation des services</i> .....	15
2. La restructuration des forces .....	17
<i>a) Le regroupement de tous les moyens nucléaires au sein des Forces aériennes stratégiques</i> .....	18
<i>b) Le transfert de toutes les forces conventionnelles à la Force aérienne tactique</i> .....	18
<i>c) Les nouvelles missions du commandement « Air » des forces de défense aérienne</i> .....	18
<b>B - L'ÉQUIPEMENT DE L'ARMÉE DE L'AIR : ANNÉE DES COUPES SOMBRES OU SIMPLE ANTICIPATION DE LA LOI DE PROGRAMMATION ?</b> .....	19
1. L'ACT-Rafale : la production en série retardée d'une année ...	20

	<u>Pages</u>
2. Une nouvelle révision des programmes Mirage 2000 .....	22
<i>a) Un nouvel étalement pour les Mirage 2000 D et 2000 DA ...</i>	22
<i>b) La réduction du programme Mirage 2000 DA .....</i>	23
3. Les missiles, les munitions et les programmes dits de cohérence .....	23
4. L'avenir du missile air-sol - longue portée (ASLP) .....	24
<b>C - LE RECRUTEMENT ET LA CARRIÈRE DES PERSONNELS DE L'ARMÉE DE L'AIR .....</b>	<b>26</b>
1. La poursuite des actions engagées précédemment .....	26
<i>a) L'application des mesures décidées en 1991 et 1990 .....</i>	<i>26</i>
a1) La transposition aux militaires de l'accord «Durafour»	26
a2) La revalorisation de la condition militaire .....	27
<i>b) L'allongement des carrières des sous-officiers et le recul des limites d'âge des colonels et généraux du personnel navigant ..</i>	<i>27</i>
2. La revalorisation de l'indemnité spéciale de sécurité aérienne .....	30
3. Les difficultés de recrutement des sous-officiers .....	31
<b>D. LES RISQUES PESANT SUR L'ACTIVITÉ AÉRIENNE .....</b>	<b>32</b>
1. L'insuffisance récurrente des crédits d'entretien programmé des matériels .....	32
2. La stagnation de la dotation destinée aux carburants opérationnels .....	33
<b>LES CONCLUSIONS DE VOTRE RAPPORTEUR .....</b>	<b>35</b>
<b>EXAMEN EN COMMISSION .....</b>	<b>36</b>
<b>ANNEXE .....</b>	<b>39</b>
<b>Description des régions aériennes .....</b>	<b>40</b>

Mesdames, Messieurs,

L'an dernier, votre rapporteur constatait que le budget 1991 ne donnerait pas à l'armée de l'Air les moyens de remplir ses missions.

La situation en 1992 ne pourra qu'empirer.

Les effectifs connaîtront une sensible diminution, d'autant plus dommageable qu'elle touchera cette fois essentiellement des personnels de carrière. La progression des crédits destinés au fonctionnement des bases sera, une fois de plus, très insuffisante. L'activité aérienne devra être à nouveau réduite.

Surtout, les programmes d'équipement seront profondément affectés par les réductions de crédits qui atteindront, en francs constants, plus de 3%.

En fait, on le voit, malgré toutes les dénégations et en dépit des efforts du ministre de la défense, le Gouvernement a choisi de toucher les "dividendes de la paix", pour reprendre une formule désormais bien connue.

La France s'interdit ainsi, et pour de nombreuses années si la pente n'est pas très rapidement remontée, de se doter d'une aviation de combat apte tout à la fois à défendre le territoire national et à participer à des opérations extérieures visant à prévenir ou à résoudre des crises qui risquent fort de se multiplier dans les années à venir. La montée des tensions dans certains pays d'Europe de l'Est, la guerre entre Serbes et Croates, la dislocation de l'Union soviétique, la situation extrêmement confuse en Afrique, les antagonismes toujours vifs au Proche et au Moyen-Orient auraient pu inciter à la prudence. Les contraintes budgétaires et les nécessités politiques ont conduit le Gouvernement à baisser la garde.

Cela est, aux yeux de votre rapporteur, une grave erreur qu'il ne peut accepter.

\*

\* \*

## I - LE PROJET DE BUDGET DE L'ARMÉE DE L'AIR

### A - L'ÉVOLUTION DU BUDGET : UNE QUASI-STAGNATION

#### 1. L'évolution des dotations

En 1992, les crédits destinés à l'Armée de l'air s'élèveront, en dépenses ordinaires et crédits de paiement, à 40,41 milliards de francs, soit une infime progression de + 0,35 % par rapport à 1991.

Compte tenu de l'inflation, estimée pour 1992 à 2,8 %, le budget de l'air connaîtra donc, une sensible diminution en francs constants : - 2,45 %.

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution des dotations de l'Armée de l'air de 1991 à 1992 :

	1991 (M.F.)	1992 (M.F.)	Variation (M.F.)	Variation %
Dépenses ordinaires (DO)	14.937	15.164	+ 228	+ 1,53
Dépenses en capital : crédits de paiement, CP)	25.334	25.246	- 88	- 0,35
<b>Total DO + CP</b>	<b>40.271</b>	<b>40.410</b>	<b>+ 140</b>	<b>+ 0,35</b>
Autorisations de programme (AP)	29.513	25.808	- 3.705	- 12,65

#### a) Les crédits de fonctionnement

Pour 1992, la répartition des dotations laisse apparaître :

- Une augmentation des dépenses de rémunération des personnels. Elles passent (hors charges sociales) de 8,85 milliards de francs en 1991 à 9,058 milliards de francs en 1992. Cette croissance de 2,35 % est, pour une large part, le fruit de la poursuite

du plan d'amélioration de la condition militaire ainsi que de la mise en oeuvre de la transposition aux militaires des mesures dites "Durafour".

• Une très faible croissance des crédits destinés au fonctionnement de l'Armée de l'air (Titre III, 4e partie). Ils s'élèveront en 1992 à 5,088 milliards de francs contre 5,074 milliards de francs en 1991, soit une augmentation de 0,27 %. Il s'agit donc, en réalité, d'une diminution en francs constants.

Cette évolution traduit en fait des situations contrastées. En effet, si les crédits consacrés au fonctionnement des bases augmentent de 1,9 % (soit une diminution de près de 1 % en francs constants) en passant de 1,617 milliard de francs en 1991 à 1,648 milliard de francs en 1992, en revanche la dotation destinée à l'achat de carburants d'aéronefs est seulement reconduite à 1,165 milliard de francs, ce qui équivaut à une baisse de 2,8 % en francs constants, et les crédits d'entretien programmé des matériels diminuent de 1,7 % (soit - 4,5 % en francs constants) en passant de 1,763 milliard de francs en 1991 à 1,733 milliard de francs en 1992.

#### *b) Les crédits d'équipement*

En 1992, les crédits d'équipement (Titre V) de l'Armée de l'air diminuent de 0,35 % en passant de 25,334 milliards de francs à 25.246 milliards de francs.

Cette baisse touche principalement les crédits de paiement destinés aux études (- 6,89 %) et aux investissements de la direction des constructions aéronautiques (- 2,32 %).

Les crédits de paiement consacrés aux fabrications (+ 1,26 %) n'augmentent, eux, que très légèrement. Ils diminuent, en fait, en francs constants.

Les autorisations de programme diminuent beaucoup plus nettement encore (- 12,6 %) en passant de 29,513 milliards de francs en 1991 à 25,808 milliards de francs en 1992.

**Evolution des crédits de l'Armée de l'air**

*(en millions de francs)*

	Budget 1991	Projet de budget 1992	%
<b>FONCTIONNEMENT (Titre III)</b>	14.937	15.164	+ 1,53
Personnel - Rémunération d'activité	8.850,5	9.058,7	+ 2,35
Personnel - Charges sociales	1.011,7	1.017,6	+ 0,58
Matériel et fonctionnement des armes et services dont :	5.088,6	5.074,6	+ 0,27
. Alimentation	528,4	541,6	+ 2,5
. Activités - Entretien et exploitation des bases et services	2.782,5	2.813,1	+ 1,1
. Entretien programmé des matériels	1.763,7	1.733,8	- 1,7
<b>EQUIPEMENT (Titre V)</b>	25.334	25.246	- 0,35
Etudes et recherches	7.049	6.563	- 6,89
Investissements techniques et industriels	560	547	- 2,32
Fabrications	16.907	17.121	+ 1,26
Infrastructure	818	1.015	+ 24,08
<b>TOTAL</b>	<b>40.271</b>	<b>40.411</b>	<b>+ 0,35</b>

**2. Les moyens en personnel**

La déflation qui s'était concrétisée l'an dernier par 257 suppressions nettes d'emplois –dont 200 de militaires appelés– se poursuit. Au total, le projet de budget prévoit 1.144 suppressions nettes d'emplois exclusivement de militaires d'active. Les



effectifs budgétaires de l'Armée de l'air seront ainsi réduits de 92.861 en 1991 à 91.717 en 1992.

Les 1.144 emplois de militaires d'active supprimés se répartissent de la façon suivante :

- 1.148 emplois de militaires de rang dans le cadre de la déflation subie par l'Armée de l'air (705 caporaux-chefs, 160 caporaux, 42 aviateurs de 1ère classe et 241 aviateurs de 2ème classe) ;

- 10 emplois de sous-officiers du fait de la transformation de 270 emplois de sergents-chefs en 260 emplois d'adjudants ;

- en revanche, deux emplois d'officiers généraux et 12 emplois de colonels sont créés. Il convient de noter que ces 14 créations sont gagées par la suppression de 14 emplois d'officiers en congé du personnel navigant.

## **B - DE LA COHÉRENCE DANS L'ÉTABLISSEMENT DU BUDGET**

Si on l'examine sous l'angle quantitatif, le projet de budget pour 1992 n'apparaît pas, à l'évidence, satisfaisant. Il se traduira, en effet, par une perte de pouvoir d'achat pour l'Armée de l'air d'environ 1,5 %.

Mais votre rapporteur se doit de le noter, ce projet de budget ne sera pas non plus satisfaisant du point de vue qualitatif, et ce pour au moins deux raisons :

- il a été établi alors même que les grandes lignes de la nouvelle loi de programmation n'ont pas été fixées, ce qui laisse planer l'incertitude sur les priorités qui seront retenues pour la défense de la France ;

- ensuite, et il s'agit-là d'une conséquence logique, les réductions de crédits, au lieu d'être sélectives et bien « ciblées », ont touché la quasi-totalité des actions menées par l'Armée de l'air.

## 1. Le retard de la loi de programmation

Les difficultés financières poussent le Gouvernement à réduire les crédits des secteurs qu'il ne juge plus prioritaire, dont la défense nationale. L'Armée de l'air en fait les frais qui, comme nous l'avons vu, voit ses dotations diminuer en francs constants.

Dans le même temps, la nouvelle loi de programmation initialement prévue pour cette automne prend un retard considérable. A ce jour, ni votre rapporteur, ni même les services chargés d'établir les budgets des armées ne disposent d'éléments précis sur cette loi. A cet égard, la réponse fournie à votre Rapporteur par le Ministère de la Défense concernant le contenu de la loi de programmation mérite d'être citée : *"Conformément aux orientations fixées par le Président de la République, le projet de loi de programmation militaire, actuellement en préparation et qui devrait être déposé au Parlement avant la fin de la session d'automne de 1991, définira les voies et les moyens susceptibles de préserver le seuil de suffisance de notre système de défense face aux risques potentiels tels qu'ils peuvent être évalués dans un contexte international en mutation"*.

L'incertitude est donc totale (une certitude cependant : les crédits des armées sont encore réduits !). Et pour cause, les grands choix concernant l'avenir de notre défense n'ont pas encore été arrêtés. Si l'on ne considère que l'Armée de l'air, de nombreuses inconnues existent. Que deviendra la composante sol-sol de nos forces nucléaires ? Un système de missiles air-sol à longue portée sera-t-il en définitive retenu, comme cela avait été indiqué l'an passé ? Quelles missions précises seront assignées à nos forces aériennes ? Quel sera, à terme, le format de l'Armée de l'air ? ... Autant de questions qui demeurent aujourd'hui sans réponse.

Dans ces conditions, l'Armée de l'air se devait de préserver l'avenir et d'éviter qu'aucun de ses programmes ne voit son développement hypothéqué. Economiser sur tout sans rien condamner, c'est bien l'exercice difficile auquel l'Armée de l'air a dû se livrer. Elle y a, semble-t-il, réussi, du moins faut-il l'espérer. Toutefois, conséquence inévitable de cette politique, cela a abouti à un véritable « saupoudrage » – si l'on peut dire – de réductions de crédits.

## **2. Un «saupoudrage» d'ajustement ou de réduction de crédits**

### *a) Les équipements*

**La quasi-totalité des programmes de l'Armée de l'air a été affectée par les ajustements rendus nécessaires par l'insuffisance du projet de budget pour 1992.**

- **Le programme ACT Rafale a fait l'objet d'un ajustement des paiements et d'un report d'un an de la fabrication en série.**

- **Les commandes et livraisons de Mirage 2000 DA ont été étalées. Plus grave, le nombre total d'avions à acquérir par l'Armée de l'air a été ramené de 192 à 168.**

- **Les commandes et livraisons de Mirage 2000 D ont, elles aussi, été étalées.**

- **Les différents programmes de missiles : SAMP, MICA, APACHE, CROTALE, SUPER 530D, MAGIC II ont aussi connu des étalements.**

- **Les programmes de cohérence comme le SCCOA (système de commandement et de conduite des opérations aériennes), le Réseau Air 90, le MTBA (moyens de télécommunications des bases aériennes) ont eux aussi fait l'objet de reports ou d'étalement.**

**Il en a été de même pour les munitions (183 millions de francs économisés sur les besoins de l'Armée de l'air), l'infrastructure (86 millions de francs), l'entretien programmé du matériel (322 millions de francs).**

**Au total, compte tenu de la faiblesse du budget qui lui a été alloué et par rapport à ses besoins, l'Armée de l'air a dû trouver 4,1 milliards de francs d'économies.**

### *b) Le fonctionnement*

**Trois secteurs ont été particulièrement touchés par les économies :**

- **les dépenses en personnel, puisque 86 millions de francs ont été économisés par suppression d'emplois ;**

- le fonctionnement des bases (hors carburants) dont les crédits sont seulement reconduits en 1992 ;

- l'entretien programmé des matériels dont les crédits diminuent de 1,7 % (- 29,9 millions de francs).

## **II - L'ARMÉE DE L'AIR EN 1991-1992**

Cette partie n'a pas pour objet de présenter une analyse exhaustive de la situation de l'Armée de l'air. Elle a pour modeste ambition de faire le point sur quelques-uns de ses problèmes les plus importants.

Votre rapporteur a choisi d'étudier cette année la réorganisation de l'Armée de l'air, l'équipement des forces aériennes, le recrutement et la carrière des personnels et enfin l'activité aérienne.

### **A - LA RÉORGANISATION DE L'ARMÉE DE L'AIR**

Les structures de l'Armée de l'air connaîtront dans les prochaines années une double évolution. Le plan Armées 2000 imposera une nouvelle organisation, d'une part, territoriale, d'autre part, des services. Par ailleurs, une restructuration interne des forces aériennes a été décidée et est entrée en vigueur le 1er septembre 1991.

#### **1. L'application du plan Armées 2000**

Le plan Armées 2000 comporte en fait deux volets. Il fixe une nouvelle organisation territoriale des armées. Il procède à une réforme des services et à une révision de leurs relations avec le commandement.

*a) La nouvelle organisation territoriale de l'Armée de l'air*

Jusqu'à présent, les forces aériennes étaient réparties entre quatre régions aériennes. Le plan Armées 2000 réduit le nombre de ces régions à trois : la région atlantique dont le PC est Bordeaux, la région Méditerranée dont le PC demeure à Aix-en-Provence, la région Nord-Est dont le PC passe de Metz à Villacoublay.

Cette modification, comme le montre la figure annexée, aboutit à constituer des régions aux dimensions fortement déséquilibrées. Avec 43.000 personnes sur un total de 96.000 et près de 80 % des avions de combat de l'armée de l'air avec 25 escadrons de combat sur 30, la nouvelle région Nord-Est devient le commandement territorial le plus important. Ses activités devraient être largement supérieures à celles de la première région aérienne.

Pour remédier à ces déséquilibres, l'Armée de l'air a décidé de dissocier le commandement de la force aérienne tactique (FATAC) et de la région aérienne. La région Nord-Est retombe ainsi, si l'on peut dire, dans le droit commun en retrouvant les attributions traditionnelles des autres régions aériennes. Par ailleurs, le soutien des forces aériennes outre-mer est transféré de l'ancienne 2ème région aérienne à la région Méditerranée.

Au total, cette nouvelle organisation a été l'occasion de supprimer environ quatre-vingt postes, notamment à l'Etat major d'Aix-en-Provence et par la dissolution d'un centre d'instruction de fusiliers-commandos à Saintes et d'un escadron de transmissions à Bordeaux.

En ce qui concerne la défense aérienne, les zones aériennes de défense (ZAD) ont été redécoupées. Le couplage avec les régions est ainsi maintenu. Chaque région comprendra deux secteurs de défense capables de se secourir mutuellement.

L'organisation territoriale, si elle a permis un relatif allègement des structures de l'Etat-major, n'est pas sans susciter certaines interrogations.

Tout d'abord, ainsi que nous l'avons vu, le nouveau découpage des régions aériennes a eu pour conséquence la création d'une région Nord-Est énorme et même hypertrophiée. N'y a-t-il pas là un paradoxe alors même que l'on ne cesse d'affirmer que la menace en centre-Europe se réduit et tandis que celle en provenance du Sud pourrait croître rapidement ? Par ailleurs, les missions assurées dans l'Armée de l'air par trois régions aériennes le sont par huit circonscriptions militaires de défense -auxquelles il convient

d'ajouter le commandement militaire de l'Ile-de-France- dans l'armée de terre. Dès lors, un problème de coordination risque de se poser entre les deux armées. Le plan Armées 2000 prévoit en fait de résoudre ces difficultés au sein des comités interarmées régionaux qu'il met en place. Chaque comité, présidé par le commandant de région militaire de défense, comprendra les commandants de régions maritime, aérienne et de gendarmerie (décret n° 91-674 du 14 juillet 1991 et arrêté du 28 août 1991). Mais il est encore trop tôt pour savoir si ces comités auront toute l'efficacité requise.

#### *b) La réorganisation des services*

Le plan Armées 2000 prévoit par ailleurs d'accroître l'autonomie des services. Le décret n° 91-669 du 14 juillet 1991 dispose ainsi que les directeurs de service sont directement responsables devant le ministre (art. 3), qu'ils ont pleine autorité sur leur service (art. 4), enfin qu'ils ont l'entière responsabilité de l'utilisation des crédits qui leur sont attribués (art. 6). A l'inverse, par une lecture a contrario de l'article 7-I du décret, on peut considérer que le commandement n'a une autorité absolue sur les services qu'en cas de «circonstances exceptionnelles», notion qui reste d'ailleurs à préciser.

De fait, les services qui étaient jusqu'à présent directement subordonnés -sauf exception, comme par exemple les établissements du matériel de l'air qui jouissaient déjà d'une certaine autonomie- au commandement se voient dotés d'une plus grande indépendance. En d'autres termes, le commandement n'aura plus d'autorité directe sur les services.

Il est clair que des difficultés pourront, dans ces conditions, apparaître si surgit un désaccord sur la fourniture de prestations. Au niveau de la région aérienne, le décret n° 91-672 du 14 juillet 1991 portant organisation générale de l'Armée de l'air dispose que le commandant de région a pouvoir de régler tout désaccord de ce type. Mais si le directeur central du service marque son opposition à la décision du commandant de région aérienne, le désaccord devra être tranché au niveau supérieur, celui du Chef d'Etat major de l'Armée de l'air.

Deux risques apparaissent ainsi :

- En premier lieu, on peut craindre la multiplication des conflits entre le commandant et les services, les seconds n'étant plus subordonnés directement au premier.

• En second lieu, des conflits qui nécessiteront des arbitrages d'abord au niveau du commandement de région puis, le cas échéant, au niveau du Chef d'Etat major de l'Armée de l'air, peuvent considérablement allonger les délais s'écoulant entre l'expression d'un besoin par le commandement et la satisfaction de ce besoin par les services. En dehors même du cas de « circonstances exceptionnelles », cette « extension » de la chaîne hiérarchique peut se révéler extrêmement fâcheuse.

En tout état de cause, n'eut-il pas été préférable d'attendre la conclusion de l'expérimentation de l'organisation Armées 2000 menée dans la région Méditerranée depuis le 1er septembre 1990 plutôt que de se précipiter dans la généralisation de cette réforme ?

D'autres mesures concernant les services ont été prises dans le cadre d'Armées 2000. S'agissant du commissariat, et dans un esprit de rationalisation, est créé un organisme central : le service des rémunérations et des pensions du commissariat de l'air (SERPECA). Il sera chargé, d'abord pour la région Atlantique, puis pour l'ensemble de l'Armée de l'air, d'assurer le décompte et le paiement des soldes et autres rémunérations.

Jusqu'à présent, cette mission était remplie par les centres administratifs et territoriaux de l'air (les CATA) qui avaient, en outre, pour autre tâche –qu'ils conserveront– de fournir un support financier et de gestion aux régions aériennes. Chaque centre dépendait d'une direction régionale du commissariat de l'air. Désormais, le SERPECA relèvera directement de la direction centrale du commissariat de l'air. Il sera installé dans les locaux du CATA de Tours (qui sera supprimé à l'occasion du passage de quatre à trois régions aériennes) agrandis pour la circonstance. L'Armée de l'air espère économiser 100 postes au terme de cette opération qui devrait être achevée en 1993.

Par ailleurs, afin de tenir compte, ici encore, du passage de quatre à trois régions et dans le cadre d'une action de spécialisation de ces entrepôts, l'Armée de l'air a décidé de transformer ses quatre établissements régionaux du commissariat de l'air (ERCA) de Reims, Porte-lès-Valence, Evreux et Toulouse l'Hers en établissements centraux (ETCA).

Enfin, l'Armée de l'air a décidé de fusionner le commandement du génie de l'air et la direction de l'infrastructure de l'air. Jusqu'à présent, le génie de l'air avait essentiellement une mission de temps de guerre (réparation des pistes, dépollution des matériels...). Il était cependant utilisé en temps de paix en tant que prestataire de service –si l'on peut dire, et au même titre d'ailleurs que le génie de l'Armée de terre– par la direction de l'infrastructure de l'air chargée, elle, de planifier et d'organiser les travaux sur les

bases aériennes. Afin de rationaliser cette organisation, le commandement du génie de l'air, dont le responsable sera désormais l'adjoint militaire du directeur de l'infrastructure, sera dissous pour être remplacé par une sous-direction au sein de la direction de l'infrastructure (l'Armée de l'air économise ainsi un poste de général, le commandement du génie de l'air et l'adjoint militaire du directeur de l'infrastructure étant deux généraux de brigade aérienne).

## **2. La restructuration des forces**

La répartition des moyens entre les trois grands commandements spécialisés, Forces aériennes stratégiques (FAS), Force aérienne tactique (FATAC) et Défense aérienne (CAFDA), datait des années soixante. Depuis plusieurs mois, une réflexion était en cours à son sujet. Il s'agissait pour l'Armée de l'air de tirer les leçons, en termes d'organisation des forces, des évolutions en cours : importance accrue des moyens de dissuasion nucléaire, polyvalence croissante des avions de combat, en particulier du Rafale, mais aussi des équipages, souplesse d'emploi de plus en plus nécessaire au moment où les menaces se diversifient et où les moyens, matériels et humains, se raréfient.

Trois solutions avaient été envisagées pour une nouvelle répartition des forces aériennes :

- La première distinguait **forces de riposte et forces de défense**. Les forces de riposte auraient regroupé les moyens des forces aériennes stratégiques et ceux de la force aérienne tactique. Les forces de défense auraient rassemblé les moyens du commandement des forces de défense aérienne et les moyens de renseignement et de défense spatiaux.

- La deuxième établissait un partage entre **forces nucléaires et forces conventionnelles**. Les forces aériennes nucléaires auraient regroupé tous les moyens des forces aériennes stratégiques ainsi que les moyens nucléaires préstratégiques de la Force aérienne tactique. Les forces aériennes de combat auraient été constituées par les avions de combat conventionnel de la FATAC et de la défense aérienne, les moyens de détection, de contrôle, de transmission de défense sol-air du CAFDA ainsi que les moyens de renseignement et de défense spatiaux.

- Enfin, la troisième solution consistait à répartir l'aviation de combat entre **forces de dissuasion, forces de combat**



**et forces de veille. C'est cette dernière solution qui a, en définitive, été retenue.**

*a) Le regroupement de tous les moyens nucléaires au sein des Forces aériennes stratégiques*

Les Forces aériennes stratégiques comprendront désormais :

- les missiles balistiques sol-sol du plateau d'Albion ;
- la composante pilotée stratégique (Mirage IV P-ASMP et Mirage 2000 N auxquels il convient d'ajouter les ravitailleurs C135-FR et le PC volant C160 Astarté) ;
- la composante pilotée préstratégique dotée principalement du Mirage 2000 N-ASMP. De ce fait, la 4<sup>e</sup> escadre de chasse ainsi que les dépôts d'armes et de munitions spécialisés auparavant subordonnés à la Force aérienne tactique passent sous le commandement des Forces aériennes stratégiques.

*b) Le transfert de toutes les forces conventionnelles à la Force aérienne tactique (FATAC)*

La FATAC sera composée :

- de tous les avions de combat conventionnel offensifs (Mirage 2000 D, Jaguar, Mirage III E, Mirage V F...);
- des avions d'interception qui dépendaient auparavant de la défense aérienne (2<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup> et 30<sup>e</sup> escadres de classe), principalement les Mirage F1 et les Mirage 2000 DA. Cependant, selon les informations recueillies par votre rapporteur, le CAFDA retrouverait la maîtrise de tout ou partie de ces appareils pour remplir sa mission de défense aérienne de l'hexagone.

*c) Les nouvelles missions du commandement «air» des forces de défense aérienne (CAFDA)*

Le CAFDA se voit désormais investi d'une mission générale de veille. Il disposera pour cela :

- des centres de commandement de contrôle ;

- des radars au sol et du système de détection aéroportée (SDA) ;

- des moyens d'intervention sol-air : escadrons de missiles crotale et unités d'artillerie anti-aériennes légères équipées de bitubes de 20 mn ;

- par ailleurs, le CAFDA se verra affecter les moyens de renseignement spatiaux de l'Armée de l'air.

\*

\* \*

Cette restructuration des forces aériennes présente au moins deux avantages :

- elle permettra une simplification des structures de soutien logistique et de formation dans la mesure où désormais la mise en condition de tous les avions de combat conventionnel relèvera d'un seul commandement, la FATAC ;

- elle donne à nos forces aériennes une configuration proche de celle retenue par nos alliés.

#### **B - L'ÉQUIPEMENT DE L'ARMÉE DE L'AIR : ANNÉES DES COUPES SOMBRES OU SIMPLE ANTICIPATION DE LA PROGRAMMATION ?**

L'an dernier déjà, les crédits du titre V avaient connu une diminution en francs constants : - 1,4 %. En 1992, ils subiront une décroissance encore plus marquée : - 3,15 %.

Il ne s'agit plus, dans ces conditions, de respecter la loi de programmation militaire 1990-1993. Celle-ci est définitivement oubliée. Peut-être toutefois restera-t-elle dans les mémoires comme un modèle de texte législatif non respecté ? Sur la nouvelle loi, annoncée pour la session de printemps prochain, on ne dispose encore d'aucun élément. Cependant, tout porte à croire -et en premier lieu les déclarations gouvernementales- que l'enveloppe annuelle allouée à

l'Armée de l'air pour s'équiper dans les années à venir ne sera pas plus conséquente que celle du projet de loi de finances pour 1992.

C'est en fonction de ces deux "données" : absence d'informations sur la future loi de programmation et réduction probable et durable des crédits de l'Armée de l'air dans les prochaines années, que le titre V de 1992 a été établi. De fait, celui-ci, ainsi que nous l'avons vu précédemment, présente la caractéristique de maintenir le principe de tous les programmes d'équipement mais aussi de contraindre à une révision à la baisse de la quasi-totalité d'entre eux. Ainsi, les programmes Mirage 2000 sont comme l'an dernier affectés par un étalement des commandes et livraisons ; les missiles, munitions et les programmes de cohérence subissent des abattements importants. Le Rafale ACT lui-même n'est pas épargné et subit un retard d'un an pour l'industrialisation.

### **1. L'ACT-Rafale : la production en série retardée d'un an**

#### **● Commandes et livraisons du Rafale**

Il était initialement prévu de commander dix avions de combat tactique dès 1992. En raison des restrictions budgétaires, ces commandes sont annulées. Les premières commandes de Rafale n'interviendront ainsi qu'en 1993 -si toutefois de nouvelles réductions de crédits ne sont pas encore imposées à l'Armée de l'air. Pour les années suivantes, le rythme annuel des commandes, qui était de 15 à 28, est ramené à une moyenne de 16-17 avions.

En conséquence, le premier Rafale ne sera livré à l'Armée de l'air qu'en 1997 au lieu de 1996. L'étalement des paiements sur un an aura pour effet de retarder d'un an la production de série du Rafale. Dès lors, le premier escadron de Rafale de l'Armée de l'air ne sera opérationnel qu'en l'an 2000 et non en 1999. Ce report est, aux yeux de votre rapporteur, fâcheux dans la mesure où il peut apparaître comme le prélude à de plus importants retards.

#### **● Le programme de développement du Rafale**

Le développement du Rafale se poursuit, pour l'instant, selon le calendrier initial. Cependant, compte tenu de la hausse des coûts d'une part, du caractère non extensible de l'enveloppe budgétaire consacrée au programme, d'autre part, il a été nécessaire de réaménager la phase de développement de l'ACT. Ainsi, le comité

directeur du programme, qui s'est tenu en juin 1991, a pris la décision de supprimer le cinquième et dernier prototype du Rafale. L'économie attendue de cette suppression est de un milliard de francs, ce qui devrait permettre de reconstituer la trésorerie du programme. Le calendrier du développement est désormais le suivant :

### Calendrier du programme ACT-RAFALE

AVION	TYPE	1ER VOL
1er prototype (CO1)	Air	19 mai 1991
2ème prototype (MO1)	Marine	décembre 1991
3ème prototype (BO1)	Biplace	3e trimestre 1992
4ème prototype (MO2)	Marine	2e trimestre 1993

#### ● Rafale biplace ou monoplace ?

Si aucune décision n'a encore été définitivement prise, il semble cependant que l'on s'achemine vers le choix d'un Rafale biplace pour l'Armée de l'air.

A l'origine, rappelons-le, le Rafale devait être produit en trois versions : monoplace et biplace pour l'Armée de l'air, monoplace pour la Marine. Le Biplace devait alors être utilisé essentiellement pour l'entraînement des pilotes.

Il est exclu, pour des raisons de poids, que l'aéronavale acquiert le Rafale biplace pour ses porte-avions. En revanche, le ministre de la défense a indiqué qu'il envisageait de doter l'Armée de l'air de cet appareil.

L'argument avancé pour justifier ce choix est d'ordre opérationnel. La guerre du Golfe a montré, semble-t-il, que deux membres d'équipage, d'une part, résistent mieux à la pression psychologique considérable occasionnée par certaines missions, d'autre part sont plus efficaces au combat qu'un seul homme contraint tout à la fois de surveiller tous ses instruments de bord, de faire usage de son armement, de se protéger de l'adversaire et de respecter au mieux les ordres de vol qui lui sont donnés. Par ailleurs, il ne paraît pas, pour l'instant, envisageable de remplacer le second pilote par un copilote électronique. En effet, les systèmes de pilotage utilisant l'intelligence artificielle ne seront, selon toute vraisemblance, pas

encore parfaitement au point au moment de l'entrée en service du Rafale.

Le Rafale biplace présente cependant deux inconvénients non négligeables. En premier lieu, il sera, à l'unité, plus cher de 3 à 5 % alors même que le budget d'équipement de l'Armée de l'air se réduit. En second lieu, sa masse sera supérieure à celle du monoplace de 350 à 380 kilogrammes. Pour compenser cette masse supplémentaire, il sera sans doute nécessaire de réduire l'emport en carburant et, par conséquent, le rayon d'action sans ravitaillement en vol de l'appareil. Pourtant, la guerre du Golfe a démontré que les Mirage 2000 souffraient de cet insuffisant rayon d'action.

## **2. Une nouvelle révision des programmes Mirage 2000**

L'an dernier déjà, les programmes Mirage 2000 (livraisons et commandes) avaient subi des étalements. Pour 1992, le procédé de l'étalement sera à nouveau utilisé pour le Mirage 2000 D et le Mirage 2000 DA (défense aérienne). Plus grave encore, le nombre de Mirage 2000 DA dont l'Armée de l'air pourra, à terme, faire l'acquisition, sera réduit.

### *a) Un nouvel étalement pour les Mirage 2000 D et 2000 DA*

Les commandes de Mirage 2000 concerneront ainsi :

- en 1991, 18 appareils (tous des Mirage 2000 D) au lieu des 24 initialement prévus (six Mirage 2000 DA et 18 Mirage 2000 D) ;
- en 1992, aucun appareil au lieu des 18 prévus (6 Mirage 2000 DA et 12 Mirage 2000 D).

Les livraisons porteront, elles, sur :

- . 26 appareils en 1991 (28 Mirage 2000 DA et 8 Mirage 2000 N) comme prévus l'an dernier ;
- . 22 avions en 1992 (16 Mirage 2000 DA et 6 Mirage 2000 N).

On aboutit ainsi à un rythme de commandes annuelles de 18 appareils, voire moins dans les années à venir. Le rythme des 28 avions par an prévu par la loi de programmation est désormais bien loin !

*b) La réduction du programme Mirage 2000 DA*

**En définitive, l'Armée de l'air ne pourra acquérir, au total, que 168 Mirage 2000 DA au lieu des 192 initialement prévus.**

Toutefois, il convient de noter que pour compenser cette réduction de programme, l'Armée de l'air a obtenu de pouvoir disposer de 55 Mirage F1 CT (Version modernisée du F1 C). On revient ainsi à la « cible » initialement prévue qui avait été ramenée à 41 appareils l'an dernier. La logique de telles décisions, radicalement opposées, échappe quelque peu à votre Rapporteur.

**Cette nouvelle révision des programmes Mirage 2000 aura pour conséquence inéluctable de rendre impossible le maintien de l'objectif des 450 avions de combat en ligne.**

Lors de son audition par votre commission, le chef d'état-major des armées, l'amiral Jacques Lanxade a de fait indiqué que des réflexions étaient en cours sur le format futur de l'Armée de l'air. Il a évoqué à ce sujet une fourchette de 420 à... 380 avions de combat. Autant dire dans ces conditions que c'est l'ensemble des missions de l'Armée de l'air qu'il faut repenser. Votre rapporteur tient en effet à rappeler que le chiffre de 450 avions correspondait au plancher au-dessous duquel l'Armée de l'air estimait ne plus pouvoir assurer la totalité de ses missions comme le reconnaissait par ailleurs M. Jean-Michel Boucheron, président de la commission de la Défense nationale et des Forces armées de l'Assemblée nationale, et rapporteur du projet de loi de programmation 1990-1993 (1).

**3. Les missiles, les munitions et les programmes dits de cohérence**

● **La plupart des programmes de missiles ont fait l'objet de réaménagement. Ont ainsi été décidés :**

---

1. Rapport (n° 897) de M. Jean-Michel Boucheron sur le projet de loi de programmation relatif à l'équipement militaire pour les années 1990-1993, p. 291

- un recul de six mois des essais du missile Sol-Air-Moyenne Portée (SAMP). Le SAMP doit fournir à l'Armée de l'air, d'ici l'an 2000, un système de défense aérienne chargé protéger ses points sensibles) ;

- un recul identique des essais du missile MICA (Missile d'interception, de combat et d'autodéfense) qui doit constituer l'armement principal de l'ACT) ;

- un recul de six mois du développement du missile APACHE (Missile aéroporté, tiré à distance de sécurité, utilisé pour accomplir des missions d'attaque au vol) ;

- un ralentissement de la modernisation du Crotale (missile sol-air de protection des bases aériennes) ;

- l'annulation de la commande de 110 missiles Super 530 D (missile d'interception air-air) initialement prévue pour 1991. La livraison de 55 missiles Super 530 D sur les 110 prévus pour 1994 est reportée ;

- l'annulation de 100 commandes de missiles Magic II (missile de combat air-air) sur les 200 initialement prévus ;

En outre, l'évolution du Magic II vers un modèle plus performant, le Magic III, est abandonné.

● **Les programmes de munitions** (obus de canons, cartouches de protection NBC, etc.) ont aussi fait l'objet d'importantes économies.

● **Les programmes de cohérence** : Réseau Air 90, MTBA (Moyens de télécommunications des bases aériennes), le SCCOA (Système de commandement et de conduite des opérations aériennes) connaîtront un retard d'une année dans leur développement.

#### **4. L'avenir du missile Air-sol - longue portée (ASLP)**

Votre Rapporteur est extrêmement favorable au développement rapide d'un missile Air-sol - longue portée qui pourrait, soit compléter soit se substituer aux missiles sol-sol balistiques.

Quatre éléments au moins militent dans le sens de la conception et de la fabrication d'une telle arme.

Sa souplesse d'emploi et sa polyvalence tout d'abord. En effet, l'avion porteur du missile pourra voir ses missions adaptées à la situation stratégique immédiate et quasiment jusqu'au dernier moment. Sur une trajectoire totale d'environ 1 200 kilomètres, près de 1 000 kilomètres pourraient en effet être parcourus sans que le missile soit définitivement délivré vers sa cible. De ce fait, l'ASLP pourrait être utilisé dans des missions de "gesticulation" pré-stratégiques, y compris dans la perspective de l'apparition de nouvelles menaces au Sud, par exemple.

Sa discrétion ensuite. Il convient en effet de ne pas négliger les possibilités de "banalisation" de l'ASLP qui serait emporté par l'avion alors le plus répandu dans l'Armée de l'Air, à savoir le Rafale. A la banalisation s'ajouterait la faculté de dispersion aisée et rapide du missile sur le réseau des bases aériennes françaises.

Le développement du missile Air-sol - longue portée présenterait, par ailleurs, l'avantage de se situer dans le prolongement du programme ASMP (Air-sol - moyenne portée) aujourd'hui achevé et dont il pourrait bénéficier de certains acquis techniques. Une coopération avec la Grande-Bretagne, même si elle demeure incertaine, pourrait par ailleurs être envisagée pour la mise au point et le financement de l'ASLP dont le coût est actuellement estimé à environ 20 milliards de francs.

Enfin, arrêter le choix d'un missile Air-sol - longue portée permettrait, comme le rappelle opportunément notre collègue Xavier de Villepin dans son avis sur la section commune, de *"valoriser l'avion Rafale et de conforter ce programme au demeurant indispensable à la survie de l'aéronautique militaire en France"*.

Votre Rapporteur ne méconnaît cependant pas les possibles inconvénients d'un futur ASLP. Le principal d'entre eux concernerait sa vulnérabilité. Si, en effet, la portée du couple Rafale-ASLP pouvait être de 1 200 kilomètres (avec ravitaillement en vol de l'avion), une grande partie de son vol s'effectuerait à haute altitude avec des risques d'interception non négligeables.

Il n'en reste pas moins que l'ASLP pourrait constituer, en particulier compte tenu de l'évolution de la situation internationale, un élément important des forces nucléaires françaises.



## **C - LE RECRUTEMENT ET LA CARRIÈRE DES PERSONNELS DE L'ARMÉE DE L'AIR**

L'an dernier, votre rapporteur avait exposé les graves difficultés que rencontrait l'Armée de l'air pour le recrutement de ses personnels et avait fait état des projets conçus pour remédier à ces difficultés.

Depuis lors, certains dossiers ont, si ce n'est totalement abouti, fait de réels progrès. L'allongement des carrières des sous-officiers et le recul des limites d'âge des colonels et généraux, du personnel navigant de l'Armée de l'air, ont fait l'objet d'un projet de loi. Les contrôleurs aériens militaires doivent bénéficier d'une substantielle revalorisation de l'indemnité spéciale de sécurité aérienne. Par ailleurs, le projet de budget pour 1992 doit permettre l'application de mesures prises antérieurement : la première tranche de la transposition aux militaires des mesures de revalorisation prises en faveur des fonctionnaires civils (accord dit "Durafour") et la deuxième tranche du plan de revalorisation de la condition militaire.

Toutefois, des problèmes demeurent, particulièrement en ce qui concerne le recrutement de sous-officiers spécialistes. Si les mesures financières ou statutaires ne sont pas négligeables, sans doute seront-elles insuffisantes pour y faire face tant il est vrai que, plus que jamais, le malaise de nos forces armées n'est pas seulement lié à l'insuffisance des rémunérations ou à des perspectives de carrières trop limitées, mais est très largement d'ordre psychologique et moral.

### **1. La poursuite des actions engagées précédemment**

#### *a) L'application des mesures décidées en 1991 et 1990*

*a 1) La transposition aux militaires des mesures de revalorisation prises en faveur des fonctionnaires civils :*

Le projet de budget permet la mise en oeuvre de la première tranche (1990-1991) du plan "Durafour" dans l'Armée de l'air. Votre rapporteur ne reviendra pas sur le détail des mesures contenues dans ce plan qu'il a analysé dans son rapport l'an dernier.

Il convient simplement de noter que 58,9 millions de francs (dont seulement 11,47 millions de francs de mesures nouvelles) sont inscrits au projet de loi de finances pour l'application de ces mesures dont principalement :

. 49,9 millions de francs pour le rééchelonnement indiciaire des militaires non officiers à solde mensuelle et des gradés de gendarmerie de l'air (15,9 millions de francs pour 1990, 25,8 millions de francs pour 1991 et 8,17 millions de francs pour 1992) ;

. 3,538 millions de francs pour la modification des règles de calcul de la solde des soldats et caporaux ADL (au-delà de la durée légale) ;

. 2,23 millions de francs pour le rééchelonnement indiciaire des majors ;

. 1,906 million de francs pour le rééchelonnement indiciaire des officiers et des personnels militaires de rang correspondant.

#### a 2) La revalorisation de la condition militaire

Outre les revalorisations périodiques normales (indemnité pour charges militaires : + 1,3 %, autres indemnités : + 2,5 %), le projet de budget permet la mise en oeuvre de la troisième annuité du plan d'amélioration de la condition militaire.

La principale mesure prise dans ce cadre est une augmentation supplémentaire de 10 % de l'indemnité pour charges militaires (ICM) (troisième tranche d'un plan de quatre ans - coût 1992 : 74,18 millions de francs).

#### *b) L'allongement des carrières des sous-officiers et le recul des limites d'âge des colonels et généraux du personnel navigant*

Le projet de loi en cours d'examen par le Sénat et l'Assemblée nationale, et qui devrait être rapidement adopté, fixe de nouvelles limites d'âge pour les sous-officiers des trois armées ainsi

que pour les colonels et généraux du personnel navigant de l'Armée de l'air.

● **Les colonels et généraux du personnel navigant de l'Armée de l'air**

Les limites d'âge de ces officiers sont reculées d'une année. Elles passent ainsi de 52 à 53 ans pour les colonels, de 54 à 55 ans pour les généraux de brigade aérienne, de 56 à 57 ans pour les généraux de division aérienne, de 57 à 58 ans pour les généraux d'armée aérienne.

Cette mesure, annoncée par votre rapporteur l'an dernier, vise à remédier à l'insuffisance de postes de colonels et de généraux dans l'Armée de l'air. En effet, grâce à elle, les forces aériennes pourront ainsi conserver les officiers expérimentés dont elles ont besoin.

Cependant, un recul des limites d'âge non accompagné de créations de postes aurait pour conséquence inévitable de ralentir l'avancement. Aussi, le projet de budget prévoit-il la création de :

- 2 emplois de généraux de brigade aérienne ;
- 12 emplois de colonels.

Ces créations d'emplois ont un coût nul car elles sont compensées par la suppression de 14 emplois d'officiers en congé du personnel navigant.

Déjà, le budget de 1991 avait permis la création de 3 emplois de généraux (gagée par la suppression de 5 emplois d'officiers en congé du personnel navigant).

Au total, l'Armée de l'air estime nécessaire les créations de 30 postes de colonels et 15 postes de généraux en cinq ans. Votre rapporteur sera très vigilant pour s'assurer que ces emplois seront effectivement créés.

● **Les sous-officiers :** les réflexions sur le schéma de carrière des sous-officiers engagées en 1990 ont abouti à la décision d'allonger la carrière de ces personnels.

Le tableau suivant présente l'évolution des limites d'âge des sous-officiers de l'Armée de l'air prévue par le projet de loi précité.

**ARMÉE DE L'AIR**

GRADES	SYSTEME PRECEDENT				NOUVEAU SYSTEME	
	Personnel navigant		Personnel non navigant		Personnel navigant	Personnel non navigant
	inférieure	supérieure	inférieure	supérieure		
Major	42	47	52	52	47 ans	56 ans
Adjudant-chef	42	47	47	52	47 ans	55 ans
Adjudant	42	47	47	52	42 ans	47 ans
Sergent-chef	42	47	47	52	42 ans	42 ans
Sergent	42	47	47	52	42 ans	42 ans

Le recul des limites d'âge doit s'accompagner d'un repyramidage des corps de sous-officiers supérieurs afin que l'allongement des carrières ne provoque pas un blocage de l'avancement aux grades inférieurs.

Ainsi, le projet de budget prévoit-il la transformation de :

- 10 emplois de maréchaux de logis-chefs en emplois d'adjudants de la Gendarmerie de l'Air ;
- 89 emplois d'adjudants en 89 emplois de majors ;
- 120 emplois de sergents-chefs en 120 emplois d'adjudants-chefs.

Le coût total de cette mesure est de 6,43 millions de francs.

Si votre rapporteur se félicite de cette réforme, il regrette cependant que l'on n'ait pas pris la décision de relever les limites d'âge des officiers subalternes et commandants (officiers mécaniciens et des bases) concomitamment à celui des limites d'âge des sous-officiers de personnel non navigant. Cette mesure aurait eu pour effet de maintenir l'attrait du recrutement d'officiers par le rang.

## 2. La revalorisation de l'indemnité spéciale de sécurité aérienne

L'Armée de l'air connaît de grandes difficultés à conserver ses personnels qualifiés. C'est particulièrement le cas de ses contrôleurs aériens souvent attirés par les rémunérations du secteur privé. De fait, le déficit en contrôleurs de défense aérienne et contrôleurs de circulation aérienne atteint près de 14 % en 1991.

Pour faire face à cette situation, il a été décidé, comme votre rapporteur l'avait proposé l'an dernier, de revaloriser l'indemnité spéciale de sécurité aérienne (I.S.S.A.) versée à ces personnels.

L'augmentation prévue est substantielle puisqu'elle aura pour effet de porter l'ISSA à 10 % de la solde de base. Le tableau suivant donne quelques exemples de cette revalorisation.

ÉVOLUTION DE L'INDEMNITÉ SPÉCIALE DE SÉCURITÉ AÉRIENNE  
(I. S. S. A.)

GRADES		CAPITAINE Indice majoré 473	ADJUDANT-CHEF Indice majoré 438	SERGENT-CHEF Indice majoré 374	SERGENT Indice majoré 291
Montant mensuel de l'I.S.S.A	1991	690	537	422	383
Montant mensuel de l'I.S.S.A	1992	1061	982	771	653
Augmentation	F.	371	445	349	269
Augmentation	%	54	83	83	70

Le coût de cette mesure est de 15,95 millions de francs pour 1992.

### 3. Les difficultés de recrutement des sous-officiers

On ne peut encore évaluer les effets des différentes mesures précédemment évoquées. Cependant, si l'on examine la situation actuelle, on peut craindre qu'elles soient insuffisantes.

Le tableau suivant fait le bilan, pour 1991, des recrutements de l'Armée de l'air dans les spécialités déficitaires.

SPECIALITES	SOUS-OFFICIERS			MILITAIRES DU RANG			BILAN TOTAL
	Besoin	Recrutement réalisé	Bilan	Besoin	Recrutement réalisé	Bilan	
Aéronef vecteur	568	433	- 135	105	23	- 82	- 217
Electronique	685	457	- 228	35	12	- 23	- 251
Armement	80	68	- 12	50	4	- 46	- 58
Mécanique générale	260	163	- 97	110	26	- 84	- 181
Sécurité incendie	40	41	1	25	5	- 20	- 19
Contrôle	165	120	- 45				- 45
Transmissions	100	54	- 46				- 46
<b>TOTAL</b>	<b>1.898</b>	<b>1.336</b>	<b>- 562</b>	<b>325</b>	<b>70</b>	<b>- 255</b>	<b>- 817</b>

Si l'on dresse un bilan des postes budgétaires et des emplois effectivement tenus, on constate un déficit de 2.693 sous-officiers de l'Armée de l'air (40.663 postes occupés pour 43.354 postes créés). Cette situation est particulièrement grave pour les sous-officiers brevetés mécaniciens avec un déficit de 2.494 postes, principalement dans les spécialités suivantes :

- aéronef et vecteur : 825 postes, soit un déficit de 13 % ;
- sécurité incendie : 84 postes (10 %) ;
- systèmes et matériels électriques : 957 postes (10 %) ;
- armement : 144 postes (9 %) ;

- mécanique générale : 559 postes (9 %).

Dans les autres spécialités, il convient de noter les difficultés en ce qui concerne :

- la transmission et le chiffre : - 212 postes (15 %)

- les opérations aériennes : 303 postes (14 %) ;

- le renseignement : 100 postes (12 %) ;

- la santé (infirmiers) : 50 postes (12 %).

Autant dire qu'un nouvel effort sera encore nécessaire. A moins... que l'on ne se résigne à un allègement des missions de l'Armée de l'air. Au moment où tout un chacun donne l'importance des hommes, il est temps de faire correspondre les faits avec les paroles et de se donner les moyens de recruter des personnels qualifiés en nombre suffisant.

## **D - LES RISQUES PESANT SUR L'ACTIVITÉ AÉRIENNE**

Le niveau de l'activité aérienne dépend des crédits consacrés aux carburants opérationnels et à l'entretien programmé des matériels. Cette année, comme en 1991, ces crédits apparaissent très insuffisants. En effet, ils ne permettront pas à l'Armée de l'air, loin s'en faut, de respecter son objectif des 400.000 heures de vol et 180 heures par an et par pilote sur avion de combat.

### **1. L'insuffisance récurrente des crédits d'entretien programmé des matériels**

L'évolution de la dotation consacrée à l'entretien de matériels (Titre III) n'était pas satisfaisante dans les années précédentes, puisqu'elle laissait toujours apparaître une insuffisance des crédits par rapport aux besoins exprimés par l'Armée de l'air. Pour 1992, la situation ne peut qu'empirer dans la mesure où cette dotation diminue sensiblement.

### Evolution des crédits d'entretien programmé des matériels du titre III

ANNÉE		1989	1990	1991	1992
<b>CRÉDITS BUDGETAIRES</b>	<b>(M.F.) EVOLUTION</b>	1.798,2 + 1 %	1.837,7 + 2,2 %	1.763,7 + 2,5 %	1.733,7 - 1,7 %
<b>INSUFFISANCE ESTIMÉE</b>	<b>(M.F.)</b>	- 143	- 180	- 164	

Cette évolution, notons-le, intervient alors même que la crise du Golfe a entraîné un surcoût de près de 30 millions de francs et que la mise en service du système de détection aéroporté (S.D.A.) nécessitera des dépenses d'entretien de près de 300 millions de francs par an.

Comme l'an passé, l'insuffisance de la dotation consacrée à l'entretien programmé des matériels contraindra l'Armée de l'air à réduire son activité aérienne globale. A ce jour, elle ne pourrait assurer que 365.000 heures de vol (au lieu de 400.000) et 165 voire 150 heures par pilote sur avion de combat.

Votre rapporteur ne peut que rappeler avec force que l'insuffisance des crédits d'entretien programmé des matériels risque d'entraîner un dangereux amoindrissement de la capacité opérationnelle de nos forces aériennes en limitant la durée de vie des aéronefs, en aggravant les risques d'accident, en réduisant les possibilités d'entraînement de nos pilotes.

#### 2. La stagnation de la dotation destinée aux carburants opérationnels

L'enveloppe consacrée aux carburants opérationnels sera simplement reconduite en 1992 à 1,16 milliard de francs. Le niveau -très insuffisant- de ces crédits a été fixé alors même que les hypothèses économiques retenues pour l'établissement du budget sont plus défavorables que celles de l'an dernier, comme le montre le tableau suivant :



	1991	1992
<b>Hypothèses économiques :</b>		
<b>baril</b>	18 \$	20 \$
<b>dollar</b>	5,80 F	5,50 F
<b>Tarif prévisionnel du service des essences (carburéacteur T.R.O.)</b>	1.321 F/m3	1.450 F/m3

Il est clair dans ces conditions que l'Armée de l'air est contrainte à réduire son activité aérienne. D'autant plus que l'exécution du budget 1991 laissera vraisemblablement apparaître un déficit de 120 millions de francs en matière de carburants d'aéronefs, malgré les 50 millions de francs débloqués à ce titre par le décret d'avance du 23 août 1991. Par ailleurs, il n'est pas exclu que le tarif du service des essences doive, en fonction du contexte international, augmenter.

De fait, selon les informations recueillies par votre Rapporteur, l'augmentation du prix des produits pétroliers survenue lors de la crise du Golfe a contraint l'armée de l'air à limiter ses activités d'entraînement tant en 1990 qu'en 1991. Pour cette année, les tarifs effectifs dépassant de près de 20 % les prix prévisionnels, l'activité a été réduite à 364 000 heures -au lieu de 400 000 heures respectées jusqu'en 1989- soit 165 heures par pilote et par an seulement.

## LES CONCLUSIONS DE VOTRE RAPPORTEUR

Force est de constater, au terme de cette étude, que le projet de budget est très mauvais.

Certes, l'effort engagé l'an dernier en faveur des personnels sera poursuivi. Mais il serait illusoire de penser qu'il puisse suffire pour faire face à la véritable crise morale et psychologique qui commence à affecter l'armée de l'Air.

Les effectifs de l'armée de l'Air vont connaître une nouvelle déflation alors même que tout le monde reconnaît que la charge de travail pesant sur le personnel de nos forces aériennes est excessive.

L'activité aérienne sera une nouvelle fois réduite en raison de l'insuffisance des crédits d'entretien programmé des matériels et de la stagnation de la dotation destinée aux carburants opérationnels.

Surtout, les programmes d'avions de combat connaîtront de véritables **coupes sombres**. Même l'ACT-Rafale jusqu'à présent épargné sera affecté, avec une production en série retardée d'un an. L'armée de l'Air que l'on nous prépare, dans le secret et en dehors d'une loi de programmation qui permettrait à la représentation nationale de s'exprimer, n'aura plus 450 avions de combat en ligne mais 420, voire ... seulement 380 avions.

En fait, c'est l'ensemble de la capacité opérationnelle de nos forces aériennes qui est menacé. L'insuffisance des crédits d'entretien programmé des matériels limite la durée de vie des aéronefs et aggrave les risques d'accident. Conjuguée à une stagnation des crédits de carburants, elle réduit les capacités d'entraînement de nos pilotes.

**La révision des programmes d'avions et missiles, quant à elle, empêche ou retarde l'équipement de l'armée de l'Air en matériels modernes et en nombre suffisant aptes à faire face à toutes les menaces qui peuvent peser sur la paix et notre pays.**

**A terme, c'est même notre capacité à concevoir et à produire des avions et des missiles performants qui risque d'être remise en cause.**

**Votre rapporteur ne peut accepter un projet de budget qui ne permet à l'armée de l'Air de passer aucune commande d'avions de combat, et qui menace gravement les capacités opérationnelles de nos forces aériennes.**

**Aussi émet-il un avis défavorable à l'adoption des crédits du titre III et du titre V du ministère de la Défense.**

\*

\* \*

## **EXAMEN EN COMMISSION**

**La commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées a examiné le présent rapport au cours d'une réunion tenue le 7 novembre 1991.**

**A l'issue de l'exposé du rapporteur pour avis, M. Marc Lauriol s'est interrogé sur le nombre d'avions en ligne et en parc de l'armée de l'air et sur le refus du ministre de la défense de commander des Mirage 2000-V.**

M. Michel Crucis a souhaité connaître le nombre d'Awacs entrés en service dans l'armée de l'air, ainsi que les causes profondes des difficultés de recrutement des sous-officiers.

M. Michel Caldaguès s'est inquiété du nombre de postes vacants de sous-officiers, et a estimé nécessaire de mener une politique active d'information sur les carrières offertes par l'armée de l'air afin de remédier à cette situation. Il s'est interrogé sur le sort des crédits inutilisés en raison des vacances d'emploi.

M. Michel d'Aillières a fait observer que le rôle de l'agence nationale pour l'emploi pourrait utilement s'accroître pour faciliter le recrutement de sous-officiers de l'armée de l'air. Il s'est en outre inquiété du coût élevé du développement du "Rafale".

Le président Jean Lecanuet a fait état des entretiens qu'il avait eus la semaine précédente avec les principaux responsables de la défense et de la diplomatie des Etats-Unis. Il a ainsi souligné que les Etats-Unis réduisaient bien leur budget militaire, mais uniquement sur deux postes : les effectifs et le nombre de bases. En revanche, les crédits destinés à la recherche et au perfectionnement des armes seront sauvegardés.

Après avoir rappelé que le "Rafale" était un appareil aux performances exceptionnelles, le président Jean Lecanuet a, par ailleurs, fait valoir que les commandes à l'exportation des matériels militaires étaient indispensables pour assurer le financement des programmes.

M. Philippe de Gaulle a souhaité savoir sur quels titres du budget étaient imputées les dépenses d'entretien des matériels de l'armée de l'air. Il s'est inquiété de l'avenir de l'industrie aéronautique française compte tenu des réductions de programmes. Il s'est interrogé sur les jugements militaires portés par les Etats-Unis sur la guerre du Golfe.

Le président Jean Lecanuet a alors indiqué que les Etats-Unis avaient marqué leur estime pour la participation des forces françaises au conflit du Golfe, et avaient apprécié la grande valeur de ces forces. Il a toutefois rappelé que ce conflit avait démontré l'importance des moyens logistiques américains, y compris pour les unités françaises engagées sur place. Enfin, le président Jean Lecanuet a fait état de la très vive hostilité des Etats-Unis à l'égard de la constitution d'un corps d'armée franco-allemand, et plus généralement à la mise sur pied d'une défense européenne si elle devait se faire en dehors de l'OTAN.

M. Michel Caldaguès s'est interrogé sur la possibilité d'engager des opérations extérieures si une grande partie des effectifs professionnels de l'armée de terre devait être affectée à un corps d'armée franco-allemand.

M. Jean-Pierre Bayle a estimé que la décision concernant la création de grandes unités franco-allemandes ne saurait tarder et qu'elle devrait intervenir, en tout état de cause, avant le retrait de la dernière division des forces françaises d'Allemagne prévu pour 1993. Revenant sur l'avenir de l'industrie aéronautique française, M. Jean-Pierre Bayle a observé qu'il existerait sans doute des possibilités d'exporter le "Rafale" dans la mesure où cet appareil apparaîtrait sur le marché sans avoir de concurrents, la commercialisation de l'European Fighter Aircraft ne devant intervenir que plusieurs années après.

Après que le président Jean Lecanuet eût rappelé que l'avis global de la commission sur l'ensemble des crédits militaires ferait l'objet d'une décision le 14 novembre 1991, la commission a adopté le présent rapport.

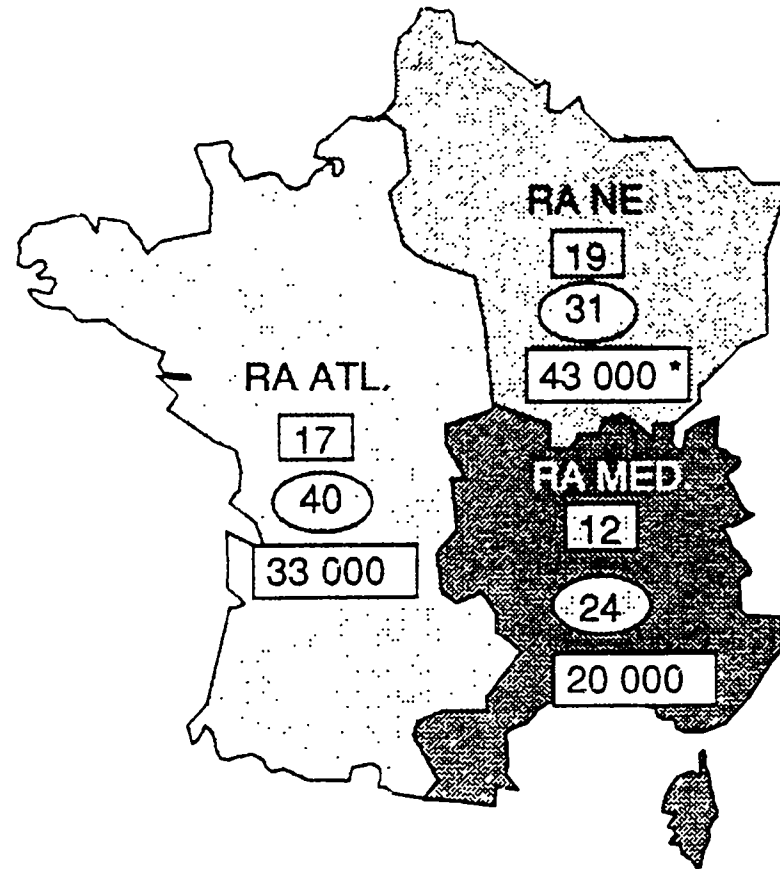
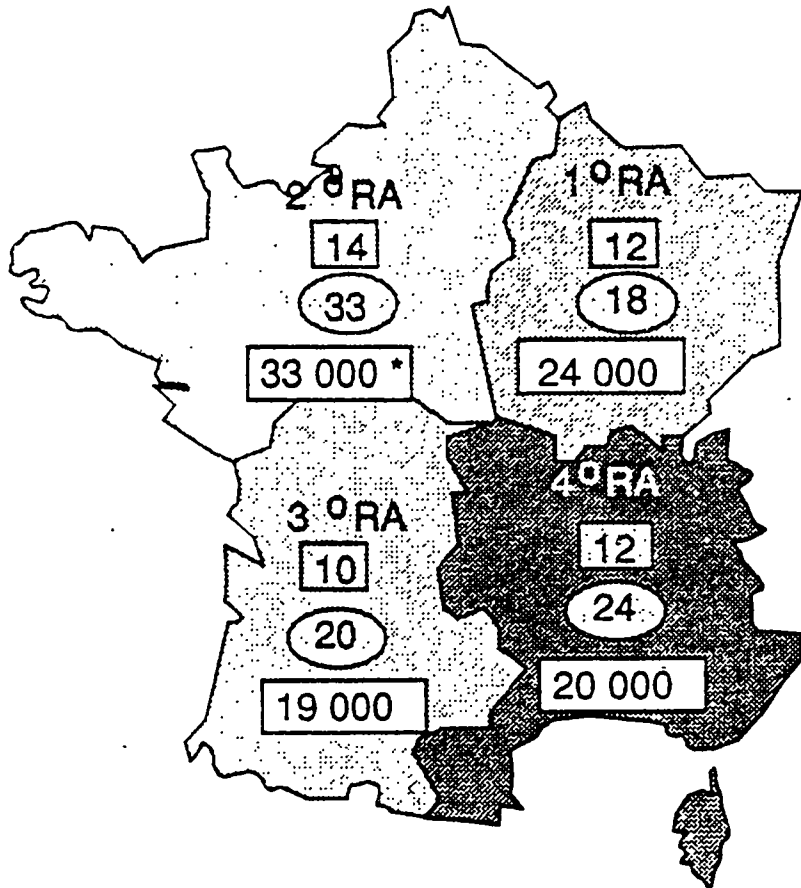
\*

\* \*

Au cours de sa réunion du jeudi 14 novembre 1991, la commission des Affaires étrangères de la Défense et des Forces armées a émis un avis défavorable à l'adoption de l'ensemble des crédits du titre III et du titre V du budget de la Défense. Les commissaires socialistes et une partie des commissaires du groupe du Rassemblement démocratique et européen (R.D.E.) ont exprimé un avis favorable à l'adoption de ces crédits. M. Jean Garcia a, pour sa part, émis un avis défavorable au nom du groupe communiste qu'il a motivé par l'engagement de crédits excessifs consacrés aux armements.

**ANNEXE**

# DESCRIPTION DES REGIONS AERIENNES



- BASES AERIENNES
- DEPARTEMENTS
- PERSONNELS STATIONNES

\* Y COMPRIS CITE AIR (6500)