

N° 88

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1990 - 1991

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1990.

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 1991 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 Bécart, 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 Gaulle, Jacques Golliet, Bernard Guyomard, Mme Nicole de Hauteclocque, 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^e législ.) : 1593, 1627, 1635 (annexe n° 39), 1637 (tome XI), 1638 (tome IX) et T.A 539.

Sénat : 84 et 85 (annexes n°s 45 et 46) (1990-1991).

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I - LE PROJET DE BUDGET DE L'ARMÉE DE L'AIR	7
A - L'ÉVOLUTION DU BUDGET : UNE PROGRESSION TRÈS FAIBLE	7
1. L'évolution des dotations	7
2. Les moyens en personnels	8
<i>a) Les personnels d'active</i>	8
<i>b) Les personnels appelés</i>	9
B - UN BUDGET INSUFFISANT POUR DES MISSIONS CROISSANTES, DES OBJECTIFS OPERATIONNELS MAINTENUS ET UN CONTEXTE INTERNATIONAL DÉFAVORABLE	9
1. Le maintien des objectifs opérationnels et la croissance des missions de l'Armée de l'air	9
2. Un contexte international défavorable	10
II - L'ARMÉE DE L'AIR EN 1990-1991	13
A - LE RECRUTEMENT ET LA CARRIÈRE DES PERSONNELS	13
1. La revalorisation de la condition militaire	14
<i>a) Les personnels d'active</i>	14
<i>b) Les personnels appelés</i>	15
2. La transposition aux militaires des mesures de revalorisation prises en faveur des fonctionnaires civils	15
<i>a) Les militaires à solde spéciale progressive et à solde forfaitaire</i>	16
<i>b) Les personnels non officiers à solde mensuelle</i>	16
<i>c) Les officiers</i>	17
3. Vers un nouveau schéma de carrière des sous-officiers	17
<i>a) Les objectifs</i>	17
<i>b) Les mesures envisagées</i>	18

4. Les problèmes spécifiques concernant certains personnels de l'Armée de l'air	19
<i>a) Les contrôleurs aériens de l'Armée de l'air</i>	19
<i>b) Les officiers du personnel navigant</i>	20
B - L'ACTIVITE AÉRIENNE	21
1. Les crédits consacrés aux carburants opérationnels diminuent	21
2. La dotation destinée à l'entretien programmés matériels est insuffisante	22
C. L'ÉQUIPEMENT DE L'ARMÉE DE L'AIR : SACRIFIER LE PRÉSENT POUR PRÉPARER L'AVENIR ?	23
1. Une réduction drastique des crédits destinés aux fabrications	24
<i>a) La réduction du programme FICT</i>	24
<i>b) L'étalement des programmes MIRAGE 2000</i>	24
<i>c) Les autres programmes</i>	25
2. Un effort soutenu en matière d'études, de recherches et de développement	26
D - LE TRANSPORT AÉRIEN MILITAIRE	30
1. Le COTAM, un grand commandement opérationnel	30
<i>a) Des missions essentielles et croissantes</i>	30
<i>b) Des moyens importants à renforcer</i>	31
2. Les perspectives du transport aérien militaire	34
<i>a) Les problèmes de personnels</i>	34
<i>b) Le renouvellement et l'adaptation de la flotte du COTAM</i>	34
LES CONCLUSIONS DE VOTRE RAPPORTEUR	37
EXAMEN EN COMMISSION	38

Mesdames, Messieurs,

La fin de l'année 1989 et le début de 1990 ont vu de nombreux événements paraître bouleverser la donne stratégique qui prévalait jusqu'à présent.

Les réformes en Union Soviétique, l'unification de l'Allemagne, l'écroulement du système communiste dans les pays d'Europe de l'Est, le début du retrait des troupes soviétiques et le délitement concomitant du Pacte de Varsovie ont été autant d'arguments utilisés à satiété par certains pour réclamer une réduction des crédits de notre défense.

C'est oublier que pour toucher les "dividendes de la paix", encore faut-il en préserver le capital constitué justement par une défense solide et forte.

C'est oublier que la détente actuelle, loin d'être la conséquence d'envolées lyriques sur la paix, est avant tout le fruit de l'effort de défense continu, sans être excessif, de la France et de ses Alliés.

C'est oublier encore que la menace en Centre-Europe, si elle paraît moins nette, n'a pas disparu.

C'est oublier enfin que si la guerre froide paraît terminée, de nouveaux points chauds peuvent apparaître dans un monde de plus en plus instable.

La crise du Golfe aurait pu servir de signal d'alarme. Elle a en effet montré la nécessité pour notre pays de disposer de forces importantes, bien équipées et rapidement opérationnelles, s'il veut pouvoir participer à la prévention et à la résolution des conflits mettant en jeu, en Europe ou hors d'Europe, sa sécurité.

Mais le Gouvernement, en dépit de la ténacité du ministre de la défense, est semble-t-il tombé sous le charme du chant des sirènes qui ont entonné, selon l'expression du ministre, le "grand air de la paix perpétuelle".

Parmi l'ensemble de nos forces, l'Armée de l'air n'est pas la moins touchée par les "économies" décidées par le Gouvernement.

La progression de ses crédits, bien moins rapide que l'inflation, ne sera, pour 1991, que de 1,8 %. Souffriront particulièrement les fabrications -Mirage F1 CT, Mirage 2000, missiles et munitions-, et l'activité aérienne, compte tenu de la très nette insuffisance des crédits consacrés aux carburants et surtout à l'entretien programmé des matériels.

Pourtant, par ses caractéristiques, rapidité de réaction, puissance de feu, capacité de projection, souplesse d'emploi, l'Armée de l'air est particulièrement apte aux interventions extérieures dont on pressent aujourd'hui qu'elles risquent de devenir de plus en plus nombreuses.

Pourtant, comme le souligne souvent, et à juste raison, le ministre de la défense, la dimension de nos forces a toujours été conçue selon le principe de la suffisance raisonnable. Cela est particulièrement vrai de notre aviation de combat. Une comparaison éclairera -du moins on l'espère- les personnes, sans doute mal informées plutôt que mal intentionnées, qui ont pu prétendre que l'Armée de l'air était surdimensionnée. Actuellement, le nombre d'avions de combat américains en Arabie Séoudite est de 450 auquel il faut ajouter près de 120 avions ravitailleurs et une centaine d'avions de transport. Aujourd'hui, la totalité de nos forces aériennes, en France et hors de France, compte tout juste 450 appareils de combat en ligne, 11 avions ravitailleurs et une centaine d'avions de transport.

Ainsi, opérer des coupes sombres dans le budget des armées revient à accepter, pour notre défense, une "insuffisance déraisonnable".

Votre rapporteur, pour sa part, ne peut s'y résoudre.

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

A - L'ÉVOLUTION DU BUDGET : UNE PROGRESSION TRÈS FAIBLE

1. L'évolution des dotations

En 1991, les crédits consacrés à l'Armée de l'air s'élèveront, en dépenses ordinaires et crédits de paiement, à **40,27 milliards de francs**, soit une très faible progression de **+ 1,8 %** par rapport à 1990. Il s'agit donc, en fait, d'une diminution en francs constants.

Le tableau ci-après retrace l'évolution des dotations de l'Armée de l'air.

	1990 (M.F.)	1991 (M.F.)	Variation (M.F.)	Variation (%)
Dépenses ordinaires (DO)	14.497	14.937	+ 440	+ 3
Dépenses en capital (crédits de paiement, CP)	25.036	25.334	+ 298	+ 1,2
Total DO + CP	39.533	40.271	+ 738	+ 1,8
Autorisations de programmes (AP)	30.568	31.325	+ 757	+ 3,3

Pour 1991, la répartition des dotations laisse apparaître :

- Une sensible augmentation des dépenses de rémunération des personnels. Elles passent (hors charges sociales) de 8,3 milliards de francs en 1990 à 8,85 milliards de francs en 1991. Cette croissance de 6,4 % est, pour une large part, le fruit du plan d'amélioration de la condition militaire ¹.

- Une diminution, non moins sensible, des crédits destinés au fonctionnement de l'Armée de l'air : ils n'atteindront, en 1991, que 5,07 milliards de francs contre 5,2 milliards de francs en 1990 soit une réduction de 2,5 %. Cette évolution est surtout

(1) Cf infra II - A. 1.

imputable à la diminution des enveloppes consacrées respectivement aux carburants d'aéronefs (- 6,6 %) et à l'entretien programmé des matériels (- 4 %) sur laquelle nous aurons l'occasion de revenir. Les crédits de fonctionnement des bases, quant à eux, n'augmentent que très peu : + 0,9 %.

• Une très faible croissance des crédits d'équipement (Titre V) qui passent de 25 milliards de francs en 1990 à 25,3 milliards de francs en 1991 soit une progression de 1,2 %, inférieure à l'inflation. Pour la première fois depuis 1981, la part du titre V au sein des crédits de paiement de la section air diminue. Cette évolution traduit cependant des situations contrastées. Car, si les crédits de paiement destinés aux fabrications (- 5,3 %) et à l'infrastructure (- 12,1 %) diminuent fortement, en revanche, ceux consacrés aux études (et aussi aux investissements de la direction des constructions aéronautiques) augmentent de façon importante : + 23,6 % (7 milliards de francs en 1991 contre 5,7 milliards de francs en 1990).

Il convient par ailleurs de noter que les autorisations de programme progressent à un rythme plus rapide que celui des crédits de paiement : + 3,3 % et privilégient, elles, les fabrications ainsi que l'infrastructure par rapport aux études.

2. Les moyens en personnels :

Le projet de budget prévoit, au total, 257 suppressions nettes d'emplois. Les effectifs budgétaires de l'Armée de l'air passeront de 93.118 en 1990 à 92.861 en 1991. La déflation, qui s'était traduite l'an dernier, par 925 suppressions nettes d'emplois, se poursuit donc.

En outre, le sureffectif autorisé en gestion (104 sous-officiers d'active en 1990) est réduit d'un quart pour 1991.

a) Les personnels d'active : 57 emplois de militaires d'active sont supprimés.

- 50 emplois de militaires du rang (aviateurs de 1ère classe) dans le cadre de la déflation supportée par l'Armée de l'air ;

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

- en revanche, 3 emplois d'officiers généraux sont créés, gagés, il est vrai, par la suppression de 5 emplois d'officiers en congé du personnel navigant.

b) Les personnels appelés : 200 emplois de militaires du contingent sont supprimés :

- 20 emplois de caporaux-chefs ;
- 35 emplois de caporaux ;
- 50 emplois d'aviateurs de 1ère classe ;
- 95 emplois d'aviateurs de 2e classe.

B - UN BUDGET INSUFFISANT POUR DES MISSIONS CROISSANTES, DES OBJECTIFS OPÉRATIONNELS MAINTENUS ET UN CONTEXTE INTERNATIONAL DÉFAVORABLE.

1. Le maintien des objectifs opérationnels et la croissance des missions de l'Armée de l'air

• Les objectifs affichés sont, rappelons-le, une activité globale de 400.000 heures de vol pour l'Armée de l'air avec un minimum de 180 heures de vol par an sur avions d'armes, pour les pilotes de combat.

La réalisation de ces objectifs est hypothéquée par au moins deux éléments :

- L'évolution des cours du pétrole risque fort de rendre très insuffisante la dotation consacrée aux carburants opérationnels par le projet de budget.

Les hypothèses retenues par le projet de budget arrêté en juillet étaient les suivantes :

- . prix du baril : 18 dollars
- . cours du dollar : 5,80 francs.

Or, en raison de la crise du Golfe, les prix du pétrole ont connu une forte progression qui n'a pas été compensée par la diminution concomitante du cours du dollar.

Au cours actuel du pétrole (soit environ 30 dollars le baril), l'Armée de l'air ne pourrait assurer que 280.000 heures de vol en 1991 au lieu des 400.000 heures prévues.

- Surtout, comme nous aurons l'occasion de le voir ultérieurement (2) les crédits du Titre III destinés à l'entretien programmé des matériels diminuent (- 4 %) alors même que leur progression avait été très faible les années précédentes (+ 1 % en 1989, + 2,2 % en 1990). Les conséquences de cette évolution sont claires : l'activité aérienne devra être réduite, vraisemblablement de 10.000 heures de vol pour l'année et l'entretien des équipements dits «non critiques» sera mis en attente. L'insuffisance récurrente des crédits d'entretien programmé des matériels est préoccupante car, à terme, elle ne peut qu'entraîner une réduction des capacités opérationnelles de notre flotte aérienne.

• Les missions de l'Armée de l'air, bien loin de se réduire, vont croissantes. Cela exige des crédits et des moyens en personnels. Les besoins en effectifs de l'armée de l'air peuvent ainsi être estimés à environ deux mille militaires qui devraient assurer la mise en oeuvre du système de détection aéroporté (S.D.A.) (environ 500 personnes); du S.A.T.C.P. (environ 280 personnes); le fonctionnement des CASA 235 (130 personnes); la réactivation de la base aérienne de Creil (300 personnes); la prise en charge de l'exploitation des données transmises par le satellite de reconnaissance HELIOS (200 personnes) etc...

2. Un contexte international défavorable

La crise du Golfe aura, sans conteste, une influence sur les dépenses auxquelles l'Armée de l'air devra faire face en 1990 et en 1991, voire au-delà.

L'augmentation des cours du pétrole qu'elle a entraînée, devrait, si elle se révélait durable, provoquer une sensible croissance du coût des carburants opérationnels utilisés par notre aviation.

Mais, au-delà de cet effet indirect, elle se traduira, et se traduit déjà, par un accroissement des charges pesant sur l'Armée de l'air dans la mesure où celle-ci est directement engagée dans le cadre des dispositifs militaires français mis en place sur la péninsule arabique.

(2) Cf *infra* II, C, 2.

En ce qui concerne les moyens aériens, la seule opération Daguet mobilise, à ce jour, 800 aviateurs et une trentaine d'avions de combat parmi lesquels :

- des avions d'appui Jaguar au nombre de 8 ;
- 8 avions polyvalents Mirage F1CR (reconnaissance et appui) ;
- 8 Mirage 2000 de défense aérienne ;
- 2 avions ravitailleurs C135 ;
- 4 avions de transport C160 Transall.

Il faut ajouter que la mise en place des dispositifs Daguet, Busiris, et Meteil a nécessité un effort considérable du COTAM (Commandement du Transport Aérien Militaire).

Enfin, il ne faut oublier, qu'en dehors du Golfe, l'Armée de l'air participe à plusieurs opérations extérieures parmi lesquelles «Epervier», au Tchad et en République Centrafricaine, est la plus importante.

Au total - si l'on compte les aéronefs étrangers dont l'Armée de l'air doit assurer la maintenance et la logistique - ce sont 90 avions de combat - soit l'équivalent du quart de son parc opérationnel conventionnel- que l'Armée de l'air doit soutenir actuellement en dehors du territoire national. Le quart de ses mécaniciens (près de la moitié dans les spécialités rares) sont mobilisés par les opérations extérieures.

Ajoutons que 5 sections CROTALE fonctionnant 24 heures sur 24 sont mises en action dans le cadre de ces opérations. Compte tenu des besoins en personnels afférents, il est probable que l'Armée de l'air ne pourra assurer leur relève sans dégarnir les unités de la métropole.

Les interventions extérieures représentent une charge financière importante. En 1989, on a pu estimer leur coût à 476 millions de francs dont seulement 380 millions ont été couverts grâce au collectif budgétaire laissant à la charge de l'Armée de l'air 96 millions de francs. Le coût des interventions engagées en 1990 sera certainement encore bien plus élevé.

*

* * *

Les objectifs opérationnels de l'Armée de l'air sont maintenus ; ses missions tant en ce qui concerne la défense nationale stricto sensu qu'en ce qui concerne les opérations extérieures, bien loin de se réduire, sont croissantes, le contexte international est, en outre, défavorable. Pour ces simples raisons on peut légitimement craindre que le projet de budget soit insuffisant.

Il ne s'agit pas ici -car nous y reviendrons- de s'interroger sur la pertinence de certains choix concernant nos forces aériennes (ralentissement ou réduction de programmes de fabrication de systèmes d'armes, par exemple) mais tout simplement de constater que le projet de budget 1991 n'est pas à même de permettre à l'armée de l'air de remplir les missions qui lui sont assignées.

II - L'ARMÉE DE L'AIR EN 1990-1991

Cette partie n'a pas pour objet de présenter une analyse exhaustive de la situation de l'Armée de l'air mais de faire le point sur quelques uns des problèmes les plus importants auxquels celle-ci se trouve confrontée.

Votre rapporteur a choisi d'étudier cette année le recrutement et la carrière des personnels -problème récurrent s'il en est-, l'activité aérienne, l'équipement de l'Armée de l'air, et le transport aérien militaire.

A - LE RECRUTEMENT ET LA CARRIÈRE DES PERSONNELS DE L'ARMÉE DE L'AIR

Chacun sait que la condition des personnels militaires a été quelque peu négligée dans les années passées et votre rapporteur plus que tout autre qui n'a cessé d'attirer l'attention sur l'insuffisance des rémunérations, la dégradation des conditions de vie et de travail, les perspectives de carrière trop limitées des militaires de l'Armée de l'air.

Aussi ne peut-il que se féliciter de l'élaboration et de la mise en oeuvre, à partir de mai 1990, par le Ministre de la Défense d'un «Plan d'amélioration de la condition militaire» qui, pour ne comporter que des mesures indemnitaires n'en est pas moins intéressant. Il sera complété par la suite, en matière indiciaire, par la transposition aux militaires de mesures de revalorisation prises en faveur de la fonction publique civile («Accord Durafour»).

Compte tenu des besoins des armées, des catégories de personnels devront par ailleurs faire l'objet de mesures particulières.

Au niveau interarmées, un nouveau schéma de carrière de sous-officiers est en cours d'étude. En ce qui concerne l'Armée de l'air, une action devra être engagée afin de résoudre les problèmes spécifiques de certains personnels : contrôleurs aériens et officiers du personnel navigant.

1. La revalorisation de la condition militaire : des mesures indemnitaires

La revalorisation de la situation des personnels militaires de l'Armée de l'air se traduit en termes budgétaires par l'inscription de 271,8 millions de francs de mesures nouvelles (hors provision pour hausse des rémunérations publiques) au projet de loi de finances pour 1991.

a) Les personnels d'active

Outre les revalorisations annuelles normales (indemnité pour charges militaires : + 3 % ; indemnité spéciale de sécurité aérienne : + 2,5 % ; indemnité pour sujétions spéciales aux officiers de tir des groupements de missiles stratégiques : + 4,7 %...) le projet de budget permet la mise en oeuvre de la deuxième annuité du Plan d'amélioration de la condition militaire.

Sont ainsi prévues, notamment :

- une augmentation supplémentaire de l'indemnité pour charges militaires de 10 % (2e tranche d'un plan de 4 ans ; coût 1991 : 66,1 millions de francs) ;

- la création d'une indemnité de mise en oeuvre et de maintenance des aéronefs (+ 39 millions de francs) ;

- l'attribution de la prime de service aux sous-officiers ayant accompli 5 ans de services (+ 38,7 millions de francs). La durée minimale de service pour l'obtenir avait déjà été réduite de 10 ans à 7 ans 6 mois en 1990 ;

- la création d'un complément spécial pour charges militaires de sécurité à l'I.C.M. (décret n° 90-345 du 13 avril 1990). 37,15 millions de francs en mesures nouvelles sont inscrits au projet de budget au titre de ce complément qui sera versé aux militaires de tous grades assurant dans les unités un service de garde ou de permanence entre le samedi soir (ou le soir d'un jour férié) à 20 heures et le lundi matin (ou le lendemain du jour férié) à 8 heures. Le complément ne sera pas versé lorsque les services de garde ou de permanence auront fait l'objet d'une récupération ou auront été exécutés «dans le cadre d'activités opérationnelles ou d'exercices collectifs liés au service».

Au moins deux observations doivent être faites à propos de ce «complément». En premier lieu, on peut regretter que sa création ne donne l'impression que, désormais, la disponibilité des militaires pour assurer gardes et permanences se «paie». N'eut-il pas mieux valu, à la place, revaloriser plus nettement encore l'I.C.M.?

En second lieu, l'attribution du complément spécial risque de se heurter à des problèmes très pratiques. En effet, il sera nécessaire, dans chaque unité, au coup par coup, de déterminer si les services ont été ou non récupérés.

- **L'attribution de l'I.C.M. aux militaires à solde spéciale progressive célibataires (+ 2,67 millions de francs).**

- **La revalorisation de 20 % des taux de l'indemnité pour services en campagne (+ 1 million de francs).**

b) Les personnels appelés

Le projet de budget prévoit notamment :

- **La revalorisation de la solde spéciale à compter du 1er mars 1991 (8,1 millions de francs) ;**

- **L'amélioration de la solde des volontaires accomplissant un service long (V.S.L.). Les coefficients de majoration de solde sont portés de 2,5 à 3,65 après 12 mois et de 3 à 4,5 après 18 mois de service (+ 32,5 millions de francs) ;**

- **L'attribution aux appelés non V.S.L. d'une allocation de 350 francs à l'issue de leur service militaire (10,46 millions de francs) ;**

- **La revalorisation de 2,5 % de la prime pour service en campagne (517.000 francs).**

2. La transposition aux militaires des mesures de revalorisation prises en faveur des fonctionnaires civils

Conformément à l'article 19-2 du statut des militaires en vertu duquel *«Toute mesure de portée générale affectant la rémunération des fonctionnaires civils de l'Etat est, sous réserve des mesures d'adaptation nécessaires, appliquée avec effet simultané, aux militaires de carrière»*, l'accord conclu le 9 février 1990 sur la rénovation de la grille des classifications et des rémunérations de la fonction publique (dit accord «Durafour») contient une clause de transpositions aux militaires de ses stipulations.

L'essentiel des mesures dont bénéficieront les militaires seront indiciaires, soit par relèvement du niveau indiciaire des échelons existants, soit par création de nouveaux échelons.

Deux objectifs ont présidé au choix des mesures retenues :

- Maintenir l'équilibre entre la grille indiciaire des militaires et celle de la fonction publique civile ;

- Rendre possibles les orientations actuellement envisagées quant aux structures des carrières des militaires : amélioration des débuts de carrière des militaires du rang et des jeunes sous-officiers ; amélioration des fins de carrière des sous-officiers correspondant à un allongement de la durée de leur carrière, amélioration de la situation des officiers subalternes (capitaines) qui assurent l'encadrement des unités élémentaires.

La mise en oeuvre des mesures arrêtées s'étendra sur sept années du 1er août 1990 au 1er août 1996.

a) *Les militaires à solde spéciale progressive et à solde forfaitaire*

• L'échelle de solde n° 1, la plus basse, est supprimée ;

• Les militaires engagés seront à présent nommés à la 1ère classe au plus tard à la fin de la durée légale du service militaire ;

• Les pourcentages servant à calculer la solde des soldats et caporaux A.D.L. (au-delà de la durée légale) par rapport à celle des caporaux-chefs sont relevés. Les soldats bénéficient ainsi d'un gain de 12 points d'indices, les caporaux de 10 points.

Désormais, la rémunération minimum des militaires à solde spéciale progressive se situera à un niveau supérieur à celui du S.M.I.C.

• La rémunération des militaires à solde forfaitaire est également relevée.

b) *Les personnels non officiers à solde mensuelle*

• L'échelle de solde n° 1 est supprimée.

• Au sein de l'échelle n° 2, qui correspond à des personnels peu qualifiés et en général engagés pour des durées réduites, les gains indiciaires varient de 2 à 6 points ;

• Dans l'échelle n° 3, les gains indiciaires de 3 à 7 points intéressent surtout les situations de début (sergents de moins de 10 ans de service et jeunes sergents-chefs). Dans les autres cas les gains sont de 6 puis 4 et 3 points d'indice.

- Dans l'échelle n° 4, attribuée aux titulaires de brevets supérieurs, les gains vont de 2 à 32 points. La revalorisation est particulièrement marquée en fin de carrière par la création de deux nouveaux échelons d'adjudants-chefs permettant une progression indiciaire jusqu'à 25 ans de service. Ceci s'inscrit dans la perspective d'une politique d'allongement des carrières des militaires qualifiés.

- L'échelle unique des majors est relevée de 10 à 25 points par échelon.

c) Les officiers

- Pour les officiers subalternes, les gains les plus importants sont attribués aux capitaines, tant en raison des charges de service qui pèsent sur eux que pour ne pas les déclasser par rapport aux majors.

- Pour les officiers supérieurs, les échelons du grade de commandant sont revalorisés de 5 à 8 points. L'échelon spécial des lieutenants-colonels atteignant une ancienneté trop importante pour être promu au grade supérieur est revalorisé de 19 points. Un second échelon spécial -équivalent au premier échelon de colonel- est créé pour ces lieutenants-colonels ayant plus de neuf ans de grade.

Comme on le voit ce plan est loin d'être négligeable. On doit cependant regretter qu'il ne concerne pas les officiers des groupes II (colonels) et I (officiers, généraux). En outre, ayant un caractère interarmées, il n'est pas totalement adapté aux problèmes spécifiques de l'Armée de l'air.

3. Vers un nouveau schéma de carrière des sous-officiers

Des réflexions sont en cours au Ministère de la Défense pour aboutir à un allongement des carrières des sous-officiers.

a) Les objectifs

Trois objectifs sont, en fait, poursuivis :

- Fournir aux armées les personnels dont elle a besoin, tant en quantité qu'en qualité (âge, qualification, expérience). Il s'agit en fait de retenir au sein des forces armées les meilleurs éléments qui pourraient être tentés par une reconversion dans le civil. Ce point concerne tout particulièrement l'Armée de l'air qui fait actuellement face à une véritable hémorragie de ces sous-officiers

avec un millier de départs anticipés en 1988, environ 1500 en 1989, sans doute près de 2000 en 1990.

- Satisfaire les aspirations des personnels. Il s'agit de permettre à ceux qui le souhaitent de poursuivre une carrière plus longue qu'actuellement, qui leur donne droit par ailleurs à une pension à taux complet après leur départ de l'armée. Rappelons à ce propos qu'actuellement, compte-tenu du niveau très bas de leurs limites d'âge, les sous-officiers n'atteignent jamais les 37,5 années de service nécessaires à l'obtention d'un taux de pension maximum de 80 %.

- Maîtriser les coûts supportés par l'Etat, particulièrement au titre des pensions. Il est en effet moins coûteux pour l'Etat d'offrir une pension plus élevée en contrepartie d'un temps de service plus long que de verser précocement une pension, même plus faible, à un retraité qui devra être remplacé par un nouveau militaire à former.

b) Les mesures envisagées : l'allongement des carrières de sous-officiers serait la mesure retenue pour atteindre les objectifs précités.

Les limites d'âge de certains sous-officiers (personnel non navigant) seraient ainsi reculées :

- pour les majors, elles passeraient de 52 à 55 ans.
- pour les adjudants-chefs, elles seraient relevées de 47 à 52 ans.

En outre, pour les sous-officiers du personnel navigant -très peu nombreux- serait adoptée une limite d'âge unique (au lieu d'une limite inférieure et d'une limite supérieure), fixée à 47 ans (adjudants-chefs et majors).

Ce recul des limites d'âge doit s'accompagner de deux mesures complémentaires :

- Un repyramidage des corps de sous-officiers supérieurs afin que l'allongement des carrières d'adjudants-chefs et majors ne provoque pas un blocage de l'avancement aux grades inférieurs. A cet effet, le projet de budget 1991 prévoit, d'ores et déjà, la transformation de 270 emplois de sergents-chefs en 260 emplois d'adjudants. Sur cinq ans, ce sont près de 1300 emplois d'adjudants qu'il faudra créer.

- La poursuite d'une évolution indiciaire au-delà de 21 ans de service pour les adjudants-chefs. Elle a été rendue possible par la création de deux nouveaux échelons d'adjudants-chefs dans le cadre de la transposition aux militaires de «l'accord Durafour».

- Le relèvement des limites d'âge des officiers subalternes et des commandants (officiers mécaniciens et des bases) concomitamment à celui des limites d'âge des sous-officiers du personnel non navigant afin de maintenir l'attrait du recrutement par le rang.

Votre rapporteur se félicite de la décision de reconsidérer les perspectives de carrière des sous-officiers. Il est particulièrement important pour l'Armée de l'air d'améliorer les débouchés de ces personnels de plus en plus sollicités - compte tenu de la qualité de leur formation et de leur expérience - et de plus en plus tentés - du fait de leurs rémunérations modestes rapportées à des charges de travail énormes et croissantes - par le secteur civil.

4. Les problèmes spécifiques concernant certains personnels de l'Armée de l'air

L'Armée de l'air, on le sait, a des besoins en effectifs particulièrement importants en ce qui concerne certaines catégories de personnel, en raison notamment de la concurrence exercée par le secteur civil. C'est le cas pour les sous-officiers mécaniciens dont il a déjà été question mais aussi pour les contrôleurs aériens militaires et certains grades d'officiers navigants.

a) Les contrôleurs aériens de l'Armée de l'air

L'Armée de l'air éprouve les plus grandes difficultés à conserver ses personnels qualifiés. Elle doit faire face à une croissance inquiétante des départs de ses spécialistes du contrôle aérien vers le secteur privé. Les rémunérations y sont, en effet, beaucoup plus élevées à qualification et expérience égales et pour une charge de travail inférieure.

Le déficit en contrôleurs de défense aérienne et contrôleurs de circulation aérienne, qui est déjà actuellement de 11 %, devrait ainsi atteindre 14 % à la fin de cette année.

Dans ces conditions, sans doute serait-il opportun de reconsidérer la situation de ces personnels dont les responsabilités sont considérables et qui permettent la bonne exécution des missions des forces aériennes.

La revalorisation substantielle de l'indemnité spéciale de sécurité aérienne (I.S.S.A.), voire sa refonte, semble dans ce cadre, la première mesure à mettre en oeuvre.

Son relèvement en 1990 (+ 11,1 %) avait, en effet, tout juste permis de compenser sa perte de pouvoir d'achat subie durant plusieurs années.

b) Les officiers du personnel navigant

L'Armée de l'air souffre d'un nombre insuffisant d'emplois budgétaires de colonels et généraux. Elle se voit ainsi contrainte de pratiquer, de façon structurelle, le « conditionnalat ». Cette pratique consiste à laisser accéder une forte proportion de lieutenants-colonels au grade de colonel à la condition que ceux-ci s'engagent à demander leur départ en retraite deux ou trois ans après leur promotion et bien avant d'atteindre les limites d'âge actuelles.

Cette situation est néfaste pour au moins deux raisons :

- Elle provoque une hémorragie des officiers de qualité déçus de constater que leurs aînés ne sont souvent promus qu'à titre conditionnel et doivent quitter l'Armée de l'air prématurément. En 1989, plus de 180 pilotes ont demandé leur départ avant la limite d'âge inférieure contre 140 en 1987.

- Elle empêche l'Armée de l'air de pourvoir certains postes de hautes responsabilités exigeant la nomination d'officiers de grande expérience qui, aujourd'hui, lui font parfois défaut.

La solution envisagée par l'Armée de l'air consisterait à :

- Créer des emplois budgétaires de colonels et de généraux. L'Armée de l'air évalue son besoin à 50 postes de colonels et 25 postes de généraux -sur une période de cinq années. Cette mesure permettrait d'améliorer les perspectives de carrière des meilleurs officiers ;

- Reculer les limites d'âge des colonels de 52 à 54 ans, des généraux de brigade aérienne de 54 à 55 ans, des généraux de division aérienne de 56 à 57 ans. Cela donnerait la possibilité à l'Armée de l'air de conserver plus longtemps les officiers expérimentés dont elle a besoin.

Ce projet arrêté par le Chef d'état-major de l'Armée de l'air, et agréé par le Ministre de la Défense, nécessitera la modification de la loi du 13 juillet 1972 portant statut général des militaires dont l'annexe fixe les limites d'âge applicables dans les armées. Cette modification pourrait, selon les informations recueillies

par votre rapporteur, être proposée au Parlement lors de sa prochaine session.

Sa mise en oeuvre a déjà été prévue par le projet de budget pour 1991 avec la création de 3 emplois de généraux, gagée sur la suppression de 5 emplois d'officiers en congé du personnel navigant.

B - L'ACTIVITÉ AÉRIENNE

Le niveau de l'activité aérienne est directement tributaire des crédits consacrés, d'une part aux carburants, d'autre part à l'entretien programmé des matériels. Or ceux-ci apparaissent nettement insuffisants pour permettre à l'Armée de l'air d'atteindre son objectif opérationnel toujours fixé à :

- 400.000 heures de vol ;
- 180 heures par an et par pilote sur avion de combat.

1. Les crédits consacrés aux carburants opérationnels diminuent

Alors même que l'exécution du budget 1990 devait déjà laisser apparaître un déficit de 120 millions de francs en matière de carburants opérationnels, 1,165 milliard de francs sont inscrits au projet de budget pour 1991 au titre des carburants d'aéronefs contre 1,247 milliard de francs en 1990 soit une chute de près de 6,6 %. (L'enveloppe consacrée aux carburants routiers et combustibles diminue, elle aussi).

Ces crédits sont très insuffisants. Ils avaient été calculés avec pour hypothèse un cours du dollar moins élevé qu'en 1990 (5,80 francs contre 6,50 francs) et un prix du baril de pétrole identique à celui retenu dans le budget 1990 soit 18 dollars. Or on sait que si le dollar a connu une sévère chute, la flambée des cours du pétrole a fait plus que la compenser.

Si le tarif moyen en 1991 des carburants devait être égal à celui d'aujourd'hui, il faudrait, à crédits inchangés, réduire l'activité aérienne à 280 000 heures de vol. Cela équivaldrait à clouer au sol nos avions à partir du 1er septembre 1991. Il ne s'agit là que d'une image mais qui a le mérite d'être évocatrice.

2. La dotation destinée à l'entretien programmé des matériels est insuffisante

L'évolution des crédits d'entretien programmé des matériels du titre III est retracée dans le tableau ci-après :

		1989	1990	1991
DOTATIONS BUDGETAIRES	M.F.	1.798,2	1.837,7	1.763,7 (+ 120 transférés au titre V)
	Evolution (%)	+ 1	+ 2,2	+ 2,5 (avant transfert)
SALAIRES DANS L'INDUSTRIE	Evolution (%)	+ 4,7	+ 1,1 au 30.06.90	
INSUFFISANCE DES DOTATIONS ESTIMEE	M.F.	- 143	- 180	

En 1991, l'insuffisance des crédits par rapport aux besoins exprimés par l'Armée de l'air devrait ne pas dépasser celle constatée en 1990.

Il n'en reste pas moins que la très faible progression de la dotation d'entretien programmé des matériels contraindra vraisemblablement l'Armée de l'air à réduire de 10.000 heures de vol son activité aérienne globale et à repousser à plus tard les opérations de maintenance de tous les équipements dits "non critiques".

Votre rapporteur tient à souligner que l'insuffisance récurrente en matière d'entretien programmé du matériel ne peut à terme que se traduire par une dangereuse diminution de la capacité opérationnelle de nos forces aériennes. En effet, d'une part, elle conduit à une réduction de la durée de vie des avions et à une croissance des risques d'accident ; d'autre part, imposant une diminution de l'activité aérienne, elle limite les possibilités d'entraînement de nos pilotes qui sont déjà inférieures à celles qui existent dans d'autres pays (180 heures par an pour les pilotes de combat contre 240 heures par an en Grande-Bretagne, 230 heures au Canada, 228 heures aux Etats-Unis).

C - L'ÉQUIPEMENT DE L'ARMÉE DE L'AIR : SACRIFIER LE PRÉSENT POUR PRÉPARER L'AVENIR ?

Comme on l'a vu précédemment ce sont les crédits du titre V qui progressent le moins rapidement. Passant de 25 milliards de francs en 1990 à 25,3 milliards de francs en 1991, leur augmentation n'est, en francs courants, que de 1,2 %. Il s'agit donc, en fait, d'une diminution en francs constants de 1,4 %.

Dans ces conditions, il est bien clair que la loi de programmation ne pourra, en ce qui concerne la section «Air» tout au moins, être respectée. Le projet de budget laisse en effet apparaître un déficit de près de 1,4 milliard de francs par rapport au référentiel de programmation comme l'indique le tableau ci-après.

en millions de francs

Référentiel de programmation 1990-1993 Annuité 1991	Projet de budget 1991	Transfert E.P.M. du Titre III au Titre V	Retard par rapport au référentiel corrigé du transfert E.P.M.
26.612	25.334	120	1.398

Confrontée à cette situation, l'Armée de l'air a dû faire des choix, guidée, il est vrai, par les directives du Ministre de la Défense.

Ces directives étaient les suivantes :

- Recherche d'économies sur les capacités de combat en centre-Europe, le contexte stratégique dans cette région apparaissant beaucoup plus favorable que dans le passé. Le délitement du Pacte de Varsovie, le retrait des forces soviétiques des anciennes "démocraties populaires", les progrès en matière de désarmement ont été considérés comme autant d'éléments réduisant la menace sur le théâtre européen.

- Arrêt du programme F1CT. Cet appareil, dérivé du mirage F1C conçu pour la défense aérienne, devait être adapté à la mission d'attaque au sol grâce à une modification de son système d'armes et de ses capacités d'emport d'armement. Ce programme présentait l'intérêt d'être peu coûteux et de fournir à l'Armée de l'air

un avion qui, sans disposer des capacités du mirage 2000 ou du Rafale, paraissait tout à fait valable sur le plan opérationnel.

- Maintien absolu du programme ACT et des systèmes d'armes associés : Cellule, moteur M88, Radar RBE2, missile air-air MICA, missile air-sol APACHE.

- Maintien des capacités du transport aérien militaire. Il s'agissait, bien évidemment, de tenir compte du nouveau contexte international marqué par la fin de la guerre froide et le risque de multiplication de conflits régionaux du type de la crise du Golfe nécessitant, le cas échéant, une intervention des forces françaises.

En définitive, ont été retenus outre des économies sur les programmes de munitions, bombes et missiles, une réduction du programme Mirage F1CT, et un étalement du programme Mirage 2000.

En revanche, conformément aux directives ministérielles, le programme ACT n'a pas été affecté par les réductions de crédits.

1. Une réduction drastique des crédits destinés aux fabrications

a) La réduction du programme F1CT : à l'origine, le Ministre de la Défense avait envisagé l'arrêt pur et simple de ce programme.

Cependant compte tenu de l'intérêt opérationnel représenté par le F1CT qui semble bien adapté à des missions dans le cadre d'interventions extérieures, ce programme a été maintenu dans son principe tout en subissant une importante réduction.

Ainsi, la cible initialement retenue de 55 appareils a été ramenée à 41 avions jusqu'à nouvel ordre et la commande de 14 appareils prévue en 1991 a été annulée.

20 millions de francs d'économies sont attendus de cette mesure.

b) L'étalement des programmes Mirage 2000

Cet étalement concernera toutes les versions du Mirage 2000 et s'appliquera aux livraisons comme aux commandes.

ETALEMENT DU PROGRAMME MIRAGE 2000

	M. 2000 DA	M. 2000 N	M. 2000 D (ex. N')
Commandes	- 4 en 1991	-	-
Livraisons	- 4 en 1994	- 3 en 1991	- 3 en 1993

Les commandes de Mirage 2000 concerneront ainsi en 1991, 24 appareils (6 Mirage 2000 DA et 18 Mirage 2000 D) au lieu de 28 initialement prévus (10 Mirage 2000 DA et 18 Mirage 2000 D). Quant aux livraisons elles porteront sur 26 avions (8 Mirage 2000 N et 18 Mirage 2000 DA) au lieu de 29 (11 Mirage 2000 N et 18 Mirage 2000 DA).

L'économie réalisée serait de 350 millions de francs en 1991.

c) Les autres programmes : missiles air-air et armements air-sol de nouvelle technologie.

Environ 120 millions de francs seront économisés sur les programmes d'engins air-air et d'armes air-sol de nouvelle technologie.

Ont ainsi été décidés :

- un étalement des livraisons de missiles Magic II et super 530 Doppler. 50 millions de francs seront ainsi économisés ;

- un report des commandes de bombes anti-piste 100. Elles devaient à l'origine se monter en 1991 à 533 lots de 18 unités ;

- une réduction des livraisons de la bombe EU2 (bombe destinée à la destruction des objectifs d'infrastructure), initialement prévues à 1003 unités et ramenées à 500 unités.

Au total l'économie réalisée en matière d'armements air-sol devrait atteindre près de 40 millions de francs en 1991.

*

* *

Les conséquences de ces mesures d'économies ne doivent pas être négligées.

Il convient tout d'abord de souligner que, compte tenu des réductions importantes de commandes d'aéronefs, l'objectif retenu par la loi de programmation des 450 avions de combat en ligne ne pourra sans doute pas être maintenu dans les années à venir. Il le sera d'autant moins qu'en raison des économies réalisées sur l'entretien du matériel, on peut craindre un raccourcissement de la durée de vie des appareils.

On s'achemine donc, comme votre rapporteur l'avait déjà indiqué l'an dernier, vers une Armée de l'air à 420 avions de combat en ligne, voire moins.

Cela est tout à fait regrettable dans la mesure où le chiffre de 450, bien loin d'être le fruit du hasard, représentait le seuil au-dessous duquel l'Armée de l'air estimait ne plus pouvoir assurer l'ensemble de ses missions.

En outre, le rythme actuel des commandes et livraisons d'avions de combat contraindra l'Armée de l'air à maintenir ses appareils en service pendant des durées très longues : au moins trente années. Cela se révélera extrêmement difficile si les crédits d'entretien programmés des matériels ne sont pas sérieusement réévalués.

2. Un effort soutenu en matière d'études, de recherches et de développement

Alors que les crédits de paiement consacrés aux fabrications diminuent de 5,3 %, ceux destinés aux études connaissent une forte croissance. Ils s'élevaient à 5,7 milliards de francs en 1990 et passent à 7 milliards de francs, ce qui représente une augmentation de 23,6 %.

Cette évolution traduit essentiellement le développement du programme ACT. Celui-ci, avec les programmes d'armements associés (missile air-air-MICA, missile air-sol APACHE) absorbera 60 % des crédits destinés aux études et prototypes par l'Armée de l'air, soit plus de 4 milliards de francs.

Les autres programmes concernent principalement l'électronique avec le renforcement des moyens de transmissions

opérationnelles : réseau STRIDA, réseau AIR 90, moyens de télécommunications des bases aériennes (MTBA).

• **L'Avion de Combat Tactique (ACT)** : comme indiqué précédemment le programme ACT-Rafale mobilisera plus de 4 milliards de francs :

- 2,75 milliards de francs seront consacrés, d'une part, à la cellule de l'appareil, d'autre part, au radar aéroporté RBE-2. Le premier des douze prototypes du radar devrait être opérationnel au cours de l'année 1991. Le premier radar de série doit normalement être livré en 1995 pour équiper le premier ACT en configuration opérationnelle dès 1996.

- 623 millions de francs sont destinés au programme de moteur M88. Ce moteur, entièrement nouveau et conçu pour l'ACT est réalisé par la S.N.E.C.M.A. Il représente un saut qualitatif considérable par rapport au M53. Sa longueur, sa masse et son volume sont respectivement réduits de 40, 45 et 36% alors que son rapport poussée/masse est accru de 88 %.

Ce programme se poursuit de façon tout à fait satisfaisante puisqu'il connaît une nette avance sur le calendrier prévu. Lancé en avril 1988, le moteur M88 a tourné au banc dès février 1989. Le premier vol sur le démonstrateur Rafale s'est déroulé le 27 février 1990. Le premier vol sur prototype ACT doit avoir lieu en février 1991. L'industrialisation devrait débuter en 1992 pour une livraison en série à partir de 1996.

- 641 millions de francs sont prévus au profit des missiles APACHE et MICA.

Rappelons que le missile APACHE est un missile aéroporté tiré à distance de sécurité, hors de portée des défenses de la cible.

L'Armée de l'air doit l'utiliser pour accomplir des missions d'attaque au sol dans la profondeur du dispositif adverse. Il équipera l'ACT, mais aussi le MIRAGE 2000 D (ex. N').

Le missile air-air MICA est polyvalent, apte à l'interception comme au combat rapproché. Permettant l'attaque des avions de combat les plus performants de la prochaine génération, il constituera l'armement principal de l'ACT pour la défense aérienne et son armement d'autodéfense pour les attaques au sol. Il est destiné à succéder tout à la fois au missile Super 530 Doppler et au missile MAGIC II.

Le missile APACHE devrait être disponible pour l'Armée de l'Air en 1997 et le missile MICA en 1996.

Le programme ACT-ACM se poursuit normalement, à ceci près que la date du premier vol du prototype Marine M01 a été avancée de plusieurs mois tandis que celle du prototype biplace de l'Armée de l'air B01 a été repoussée.

Cette modification du calendrier initialement fixé, est en fait la concrétisation de la décision prise par le Ministre de la Défense, le 23 décembre de l'année dernière, d'accélérer l'équipement de la Marine nationale en ACM et de rénover les cellules et systèmes d'armes des CRUSADER de l'Aéronavale.

Cette décision présente l'inconvénient d'occasionner un retard dans la livraison du premier ACT à l'Armée de l'air. Initialement prévue en 1996, cette livraison interviendra, en fait, au début de l'année 1997.

Votre rapporteur tient à rappeler le problème posé par la répartition du financement du programme ACT-ACM.

On sait que ce financement est assuré par les industriels du Groupement d'intérêt économique ACE (soit Dassault Aviation, la SNECMA, Thomson-CSF, Electronique Serge Dassault) à 25 % et par l'Etat à 75 %.

La part de l'Etat devait en principe être répartie entre l'Armée de l'Air (80 %) et la Marine (20 %). Or, comme l'indique M. Jean BRIANE, Rapporteur pour avis de la Commission de la Défense nationale et des Forces armées de l'Assemblée nationale, cette répartition n'est pas respectée puisque, dans les faits, la Marine ne supporte que 12 % de la charge financière assumée par l'Etat contre 88 % pour l'Armée de l'air.

Cette situation apparaît d'autant plus fâcheuse à votre rapporteur que les forces aériennes sont, après les forces terrestres, les plus affectées par la réduction des crédits d'équipement de la défense.

● **L'ASLP et la composante sol-sol de nos forces stratégiques**

L'an dernier, votre rapporteur s'interrogeait sur le sort du programme S4. De récentes déclarations des plus hautes autorités de l'Etat laissent à penser que la relève des missiles S3 est aujourd'hui remise en question. Les fusées du plateau d'Albion pourraient ainsi être remplacées par un missile air-sol longue portée (ASLP). Votre rapporteur tient à souligner que le missile ASLP ne pourra avoir de valeur stratégique s'il ne peut parvenir au coeur du territoire de l'adversaire. Concrètement cela signifie que sa portée doit être au minimum de 1 500 kilomètres (1 000 kilomètres à haute altitude et 500 kilomètres à basse altitude avec des risques d'interception très réduits). Autant dire que les projets de développement en coopération d'un missile d'environ 650 kilomètres de portée ne sont pas du tout adaptés aux besoins de nos forces stratégiques.

D - LE TRANSPORT AÉRIEN MILITAIRE

Le développement des opérations extérieures, avec la crise du Golfe, les troubles au Rwanda et au Gabon, la tension persistante au Tchad, a montré, s'il en était besoin, l'importance primordiale pour notre pays du transport aérien militaire.

Compte tenu du contexte international, caractérisé par la fin de la guerre froide et l'émergence de nouveaux points chauds dans le monde, son rôle ne peut à moyen ou long terme que s'accroître encore.

C'est la raison pour laquelle votre rapporteur a souhaité l'étudier de plus près dès cette année tant il est vrai que les évolutions en matière de défense se préparent longtemps à l'avance. Après avoir présenté les missions et moyens du commandement du transport aérien militaire (COTAM) -ainsi que les problèmes qui s'y attachent- il s'efforcera d'en dessiner les perspectives pour les années à venir.

1. Le COTAM, un grand commandement opérationnel

Parfois négligé au profit des forces de combat proprement dites, le COTAM est investi de missions essentielles et croissantes dans le cadre de la politique de défense de la France. Il dispose pour les remplir de moyens importants qui doivent, toutefois, être renforcés.

a) Des missions essentielles et croissantes

Le transport aérien militaire doit, en permanence, se préparer à assurer des missions de temps de guerre ou de crise variées :

- la participation au déploiement des forces armées et le soutien logistique immédiat de ces forces ;

- la participation aux actions offensives en Europe et hors d'Europe, en liaison principalement avec la Force aérienne tactique (FATAC) et la Force d'action rapide (FAR). Compte tenu des risques de conflits qui apparaissent actuellement en dehors du monde occidental, sans doute cet aspect de l'activité du transport aérien militaire doit-il être considéré comme primordial. Le COTAM a ainsi été très sollicité lors de la mise en place du dispositif «DAGUET» dans le cadre de la crise du Golfe ;

- l'exécution de missions spécifiques : postes de commandants volants, renseignement électromagnétique, ravitaillement en vol, défense des points sensibles et récupération des équipages et naufragés (hélicoptères), évacuations sanitaires, déplacement des hautes autorités gouvernementales, lutte contre les feux de forêt...

b) Des moyens importants à renforcer

Pour remplir ses missions, le COTAM est organisé de façon très déconcentrée avec 26 unités (19 en métropole et 7 outre-mer) et un commandement à Villacoublay qui dispose d'un réseau de transmissions à couverture mondiale.

Le COTAM regroupe environ 4.200 personnes (1.300 membres d'équipage, 2.300 techniciens, 600 militaires du contingent) qui oeuvrent notamment au sein de :

- 5 escadrons de transport tactique (à Evreux et Orléans), dotés de cargos moyens (160 Transall) et de C 130 Hercules ;

- 1 escadron de transport lourd à longue distance (Villacoublay) doté de quadriréacteurs DC 8.

Des appareils variés (Caravelle, Falcon 900, Nord 262, hélicoptères...) sont répartis au sein d'unités spécialisées, composées d'avions et/ou d'hélicoptères, mises pour emploi auprès de "donneurs d'ordres" (Cabinet du ministre, régions aériennes, grands commandements opérationnels...). Le COTAM conserve sous sa responsabilité leur maintien en condition et la formation des personnels qui y sont affectés.

L'évolution du parc des aéronefs de transport et d'entraînement, et des effectifs d'active du COTAM depuis 1986 apparaît dans les deux tableaux ci-après :

**Parc des aéronefs de transport
et d'entraînement**

DOTATION AU 1er JANVIER	86	87	88	89	90	91	Observations
Avions de transport et d'entraînement							
NORD 2501	23(1)	0	0	0	0	0	(1) retirés du service
C 160 TRANSALL	66	66	68	70	76(2)	76	
C 130	0	0	3	6	10	10	(2) mise en service : 2 C 160 GABRIEL 4 C 160 ASTARTE
N 262	19	22	23	23	23	23	
MS 760 PARIS	23	23	23	23	25	27	
MYSTERE 20	13	12	13	15	15	15	
MYSTERE 50	1	1	2	2	2	2	
FALCON 900	0	0	1	1	1	2	
CARAVELLE	4	4	4	4	4	4	
DC 8	5	5	5	5	4	4	
TWIN OTTER	10	10	10	10	10	10	
Hélicoptères							
ALOUETTE II	31	31	28	27	25	10	(3) remplacement des A12 et A13
ALOUETTE III	33	32	32	33	30	29	
PUMA et SUPER PUMA	29	29	28	30	34	34	
ECUREUIL	7	7	7	8	17	37(3)	
DAUPHIN	1	1	1	1	1	1	

N.B. : Deux C 130 supplémentaires ont été acquis par le ministère de la Défense portant à 12 le parc du COTAM

Personnels d'active du COTAM

	1986	1987	1988	1989	1990
EFFECTIFS	3.525	3.558	3.469	3.526	3.479
dont personnel navigant	1.265	1.227	1.221	1.290	1.283

Les moyens du COTAM apparaissent donc importants. Ils doivent cependant être renforcés.

• En ce qui concerne la flotte, l'Armée de l'air doit faire face à :

- son vieillissement, les C 160 Transall devant être remplacés au plus tard en 2004 (la date initialement prévue était 1994). Il en va de même pour les DC 8 ;

- son insuffisance en matière de transport longue distance.

• Les personnels, quant à eux, paraissent en nombre insuffisant :

- En 1990, les besoins en effectifs du COTAM étaient estimés par l'Armée de l'Air à 132 militaires, dont 37 personnels navigants (en 1989, ces chiffres étaient respectivement de 86 et 27).

- Cette situation est aggravée par l'attrait exercé par le secteur civil, pour lequel nombre de mécaniciens et membres d'équipage quittent l'Armée de l'Air. Elle se traduit, pour le COTAM, par un manque de pilotes confirmés alors même que le taux des membres d'équipage par avion est déjà faible (1,4 pour les C 160 et 4 pour les DC 8). Elle entraîne pour les personnels du COTAM un surcroît de charge de travail.

- En outre, le COTAM est particulièrement concerné par la création d'unités nouvelles : C 130, C 160 ASTARTE, bientôt unités de CASA 235...

2. Les perspectives du transport aérien militaire :

a) les problèmes de personnels du COTAM ne lui sont pas, dans une large part, spécifiques mais sont similaires à ceux de l'ensemble de l'Armée de l'air examinés précédemment par votre rapporteur ⁽¹⁾

Leurs solutions passent donc par :

- l'arrêt, à niveau de missions constant, de la déflation des effectifs ;
- l'amélioration des perspectives de carrière, et
- la revalorisation de la situation des personnels.

Ces mesures ayant déjà été évoquées, nous n'y reviendrons pas.

b) Le renouvellement et l'adaptation de la flotte du COTAM :

La France doit avoir les moyens de mener sa politique de défense. Il est en particulier indispensable qu'elle dispose d'une réelle capacité de projection de forces. Elle doit en effet pouvoir, dans le cadre du droit international et de ses engagements et alliances, participer à la prévention et à la résolution de situations de crise préjudiciables à sa sécurité et à ses intérêts.

Pour cela, il est nécessaire que l'Armée de l'air soit dotée d'une flotte de transport moderne et adaptée à ses missions.

• En ce qui concerne la **flotte logistique**, l'Armée de l'Air a besoin d'un cargo lourd à long rayon d'action qui puisse transporter troupes ou personnels et fret à grande distance et qui soit apte, en outre, à ravitailler en vol tous les avions de nos forces. Il convient de rappeler, à cet égard, que les C 135 R ravitailleurs atteignent aujourd'hui leurs limites d'utilisation et qu'ils sont, en tout état de cause, trop peu nombreux, compte tenu du fait que tous nos nouveaux appareils de combat sont conçus pour être ravitaillés en vol.

Sans doute une version militarisée de l'Airbus A 340 serait-elle bien adaptée aux besoins exprimés par l'Armée de l'air. La version civile devant être disponible en 1992, la version militaire devrait pouvoir l'être dès l'an 2000.

⁽¹⁾ *CF. Supra, II, A*

Le développement de cet appareil serait l'occasion de renforcer la coopération européenne en matière d'armement.

Il n'empêcherait pas, dans le cadre de missions ponctuelles, de continuer à faire appel aux compagnies aériennes civiles comme c'est le cas actuellement.

• La flotte tactique est le fer de lance du transport aérien militaire. Elle permet en effet le déplacement et le soutien des forces sur leur lieu d'engagement. Elle dispose de capacités d'aéroportage et d'aérolargage sur terrains non aménagés.

Si le problème du caractère surdimensionné des C 130 et C 160 pour certaines missions a été résolu par l'achat de CASA 235 plus petits, en revanche, celui du renouvellement de la flotte des moyens porteurs, composée d'appareils dont une grande partie devra être remplacée à partir de 2004 (les Transall) demeure entier.

Plusieurs types d'aéronefs peuvent être jugés aptes à leur succéder :

- Les C 130 qui disposent de bonnes capacités d'emport et affichent de bonnes performances pour un prix modique. Ils présentent cependant l'inconvénient de ne pas être fabriqués en Europe - avec les risques de perte d'indépendance qui en résultent - et d'avoir un gabarit insuffisant pour les matériels en service dans nos forces, en particulier dans la Force d'Action Rapide (FAR) ;

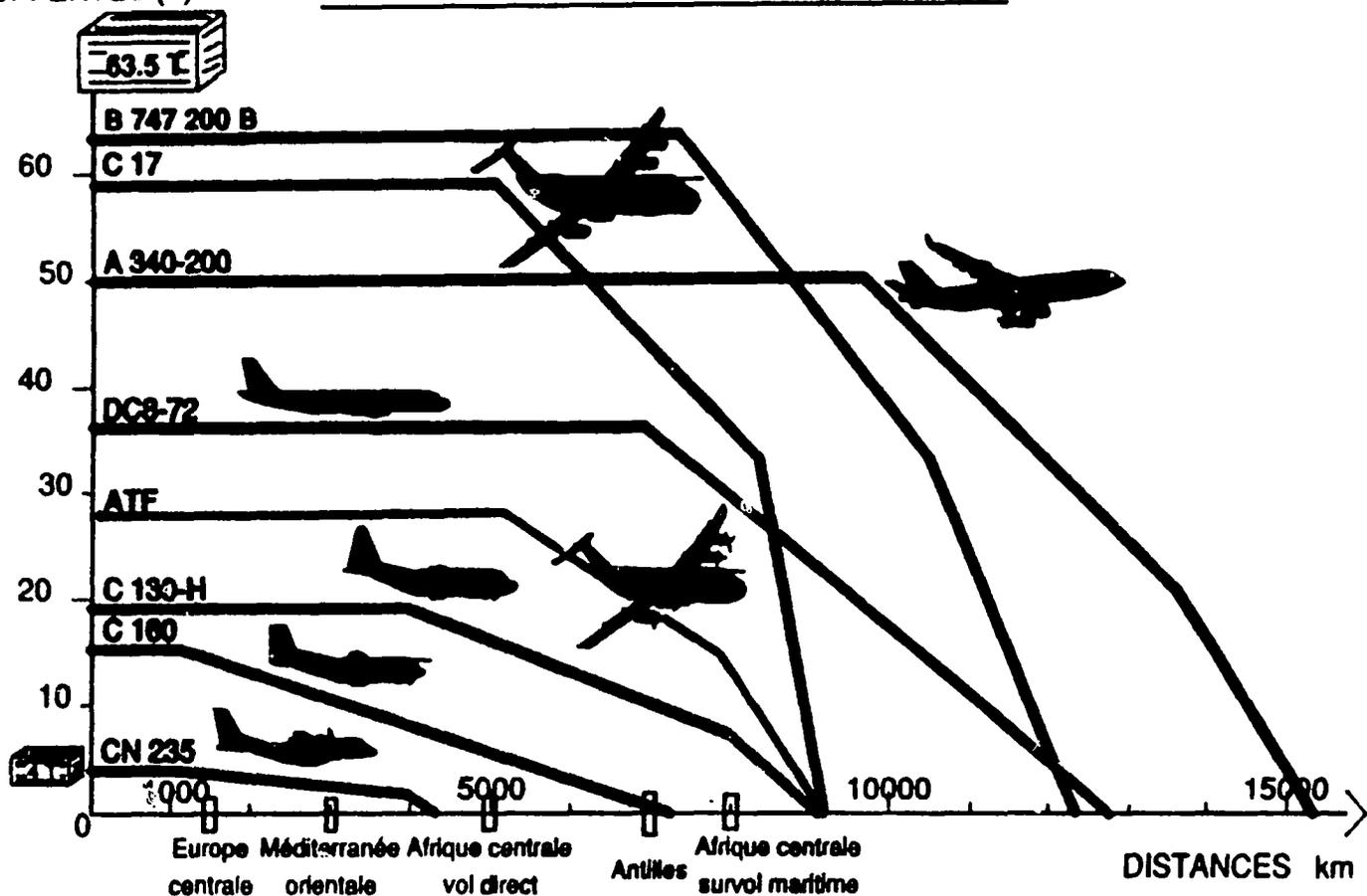
- Le C 17, aux excellentes performances, mais au coût très élevé et lui aussi non européen ;

- Et surtout l'Avion de Transport Futur (ATF).

Il s'agit d'un projet qui présente le double avantage d'être élaboré en coopération européenne - Euroflag (European Future Large Aircraft Group) regroupe l'ensemble des industriels aéronautiques européens intéressés à sa conception - et d'être bien adapté - en l'état actuel de son développement - aux besoins de nos forces (gabarit suffisant, excellentes capacités d'emport sur longue distance) mais dont l'Armée de l'air ne saurait assurer seule le financement.

CAPACITES COMPAREES DES AVIONS DE TRANSPORT

CHARGES
OFFERTES (T)



Votre rapporteur tient à souligner que les décisions concernant le renouvellement de la flotte du COTAM devront être prises bientôt si l'on veut maintenir et améliorer les capacités de transport de nos forces aériennes. Compte tenu de ses avantages, sans doute serait-il opportun que la France marque rapidement tout son intérêt pour le projet EUROFLAG. Cela permettrait en effet à l'Armée de l'air de participer au plus vite à la définition précise du concept de l'ATF.

Ainsi apparaît-il nécessaire à votre rapporteur de prendre en compte dans la prochaine loi de programmation le projet ATF.

LES CONCLUSIONS DE VOTRE RAPPORTEUR

Au terme de cette étude, votre rapporteur ne peut que constater l'insuffisance du projet de budget qui nous est présenté.

Il ne s'agit pas ici de se livrer à la critique systématique et facile. Le projet de budget de l'Armée de l'air comporte des motifs de satisfaction que votre rapporteur n'hésite pas à relever et à souligner : un effort est engagé en faveur des personnels dans le cadre du plan de revalorisation de la condition militaire, le programme ACT est maintenu, le système de détection aéroporté (S.D.A.) se met progressivement en place, deux nouveaux C 130 ont été acquis, les premières commandes et livraisons de CASA 235 (cargo léger) interviendront en 1991...

Cependant, force est de constater que ce budget ne donne tout simplement pas à l'Armée de l'air les moyens de remplir ses missions qui ne cessent de croître. Ses effectifs sont, une nouvelle fois, diminués, l'activité aérienne devra sans doute être réduite en raison de l'insuffisance des dotations de carburants et d'entretien programmé des matériels, le renouvellement du parc de l'Armée de l'air sera retardé du fait des abattements portant sur les commandes d'avions de combat.

Le projet de budget ne paraît pas, en outre, adapté à la situation internationale. Celle-ci, caractérisée par l'émergence de conflits locaux d'un nouveau type, imposait sans doute un effort particulier en faveur de nos forces aériennes. Elles peuvent être, en effet, un instrument militaire majeur pour la prévention et la résolution des crises. Grâce à leur mobilité extrême, à leur puissance de feu, à leur capacité de projection, à leur souplesse d'emploi, elles peuvent frapper vite, fort, loin avec des dispositifs bien adaptés aux objectifs poursuivis. Faut-il rappeler que c'est la couverture aérienne de l'Arabie Séoudite, assurée à l'origine par les Etats-Unis, qui a sans doute permis de stopper l'avancée de l'envahisseur irakien ? Faut-il rappeler que nous tenons en échec, avec quelques avions, des forces numériquement bien supérieures dans le cadre de l'Opération Epervier ?

En fait, face à ceux qui parlent un peu trop vite sur un désarmement bien loin d'écarter toutes les menaces pesant sur notre sécurité, le ministre de la défense n'a guère pu que "sauver les meubles".

Cela est méritoire mais ne suffit pas pour garantir à la France les forces dont elle a besoin afin d'assurer sa défense.

*

* *

EXAMEN EN COMMISSION

La commission a procédé, lors de sa réunion du mercredi 28 novembre 1990, à l'examen du rapport pour avis de M. Albert Voilquin sur la section "air" du budget de la défense. M. Michel Crucis, remplaçant le rapporteur pour avis, empêché, a exposé les grandes lignes du budget de l'armée de l'air pour 1991.

A l'issue de l'exposé de M. Michel Crucis, M. Xavier de Villepin a vivement critiqué la réduction du nombre d'avions de combat en ligne. Il a rappelé que l'Union soviétique produisait encore près de 750 appareils par an et que l'Irak disposait de plus de 700 avions.

M. Xavier de Villepin s'est ensuite interrogé sur le déroulement et le coût du programme Rafale. Enfin, il a estimé nécessaire une action d'urgence visant à stopper "l'hémorragie" de mécaniciens dont souffre actuellement l'armée de l'air.

Le président Jean Lecanuet a rappelé que la poursuite du programme Rafale -en dépit de son coût- s'expliquait avant tout par le souci de maintenir une industrie aéronautique militaire performante en France. Il a jugé que la responsabilité des départs de militaires de

l'armée de l'air incombait, pour une large part, à l'évolution de l'environnement sociologique de nombreux militaires de carrière.

M. Charles-Henri de Cossé-Brissac a estimé que la réduction des crédits d'entretien des matériels était d'autant plus préoccupante que le coût de la maintenance des appareils engagés sur des théâtres d'opérations extérieurs était très élevé.

M. Robert Pontillon est revenu sur le coût du Rafale comparé à celui des Crusader rénovés ou des F18. Il a ensuite eu un échange de vues avec M. Michel Crucis sur l'utilisation des appareils des compagnies aériennes civiles en matière de transport de matériels ou de personnels militaires.

Il a enfin indiqué que le groupe socialiste voterait contre les conclusions du rapport.

La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a ensuite adopté le rapport de M. Albert Voilquin.

*** ***

La commission a, par la suite, procédé à un vote sur l'ensemble du budget de la défense. Elle a émis un avis défavorable à l'adoption des crédits du titre III comme du titre V du ministère de la défense. Le groupe socialiste et M. François Abadie se sont prononcés en faveur de l'adoption de ces crédits.