

N° 102

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2005-2006

Annexe au procès-verbal de la séance du 24 novembre 2005

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 2006,
ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME VI

DÉFENSE - FORCES AÉRIENNES

Par M. Philippe NOGRIX,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Serge Vinçon, président ; MM. Jean François-Poncet, Robert del Picchia, Jacques Blanc, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Jean-Pierre Plancade, Philippe Nogrix, Mme Hélène Luc, M. André Boyer, vice-présidents ; MM. Daniel Goulet, Jean-Guy Branger, Jean-Louis Carrère, Jacques Peyrat, André Rouvière, secrétaires ; MM. Bernard Barraux, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Pierre Biarnès, Didier Borotra, Didier Boulaud, Robert Bret, Mme Paulette Brisepierre, M. André Dulait, Mme Josette Durrieu, MM. Hubert Falco, Jean Faure, Jean-Pierre Fourcade, Mmes Joëlle Garriaud-Maylam, Gisèle Gautier, MM. Jean-Noël Guérini, Michel Guerry, Robert Hue, Joseph Kergueris, Robert Laufoaulu, Louis Le Pensec, Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Charles Pasqua, Jacques Pelletier, Daniel Percheron, Xavier Pintat, Yves Pozzo di Borgo, Jean Puech, Jean-Pierre Raffarin, Yves Rispat, Josselin de Rohan, Roger Romani, Gérard Roujas, Mme Catherine Tasca, MM. André Trillard, André Vantomme, Mme Dominique Voynet.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12^{ème} législ.) : 2540, 2568 à 2573 et T.A. 499

Sénat : 98 et 99 (annexe n° 8) (2005-2006)

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. LES CRÉDITS AFFECTÉS À L'ARMÉE DE L'AIR AU SEIN DE LA MISSION DÉFENSE : CONTINUITÉS ET RUPTURES AU REGARD DE LA PRÉSENTATION BUDGÉTAIRE DÉCOULANT DE L'ORDONNANCE DE 1959	6
A. LA NOUVELLE PRÉSENTATION DES CRÉDITS PRÉSERVE LA POSSIBILITÉ D'UNE ANALYSE PAR ARMÉE	6
B. L'ARMÉE DE L'AIR EXERCE UNE FORTE ATTRACTIVITÉ, QUE LES ACTIONS DE FIDÉLISATION PERMETTENT DE STABILISER DANS LA DURÉE	6
II. L'ANNÉE 2005 A ÉTÉ MARQUÉE PAR QUELQUES TENSIONS FINANCIÈRES ET OPÉRATIONNELLES	12
A. LES DRONES D'OBSERVATION : LA DIFFICILE TRANSITION DU HUNTER AU SIDM.....	12
1. <i>L'apport des Hunter</i>	12
2. <i>L'armée de l'air en attente des drones SIDM</i>	13
B. L'INQUIÉTANTE ENVOLÉE DES COÛTS D'ENTRETIEN DES MATÉRIELS.....	13
C. L'AUGMENTATION DU COÛT DU CARBURANT FAIT PESER UNE INCONNUE SUR LES CAPACITÉS D'ENTRAÎNEMENT	18
D. UN RÉSEAU DENSE DE BASES AÉRIENNES, DONT LA NÉCESSAIRE RESTRUCTURATION ÉCHAPPE LARGEMENT À L'ARMÉE DE L'AIR	20
1. <i>L'ampleur des aliénations en cours est limitée</i>	20
2. <i>Les apports du groupe de travail «Air 2010 » sont concentrés sur la restructuration de l'état-major</i>	22
3. <i>La mise en réseau des communications entre les bases atteint son point d'achèvement</i>	22
4. <i>L'importance économique et sociale des bases de l'armée de l'air rend leur évolution difficile</i>	23
III. LA MODERNISATION DONT BÉNÉFICIE LA FLOTTE DE COMBAT PORTERA, À L'AVENIR, SUR LA FLOTE DE TRANSPORT ET LES DRONES	24
A. UNE FLOTTE DE COMBAT RENFORCÉE PAR L'ARRIVÉE PROGRESSIVE DES RAFALE.....	24
B. LES DÉMONSTRATEURS DE DRONES D'OBSERVATION ET DE COMBAT SONT EN PASSE D'ÊTRE FINANCÉS.....	25
C. LA FLOTTE DE TRANSPORT STRATÉGIQUE BÉNÉFICIE DE LA PREMIÈRE EXPÉRIENCE DE LOCATION DE MATÉRIELS, ET DEVRA ÉVOLUER VERS UNE CAPACITÉ MULTIRÔLE DE TRANSPORT DE RAVITAILLEMENT EN VOL.....	27
D. VERS UNE MUTUALISATION EUROPÉENNE DES MOYENS DE FORMATION DES PILOTES ?	32
IV. L'ACTIVITÉ SOUTENUE ET DIVERSE DE L'ARMÉE DE L'AIR EN 2005 ILLUSTRE SON HAUT NIVEAU DE RÉACTIVITÉ	33

CONCLUSION	37
EXAMEN EN COMMISSION	38
ANNEXE N° I - AUDITION DU GÉNÉRAL WOLSZTYNSKI	41
ANNEXE N° II - LISTE DES BASES AÉRIENNES, ET DE LEURS PRINCIPALES ACTIVITÉS.....	47

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi de finances pour 2006 est le premier à être présenté suivant le format découlant de la Loi organique relative aux lois de finances (LOLF) du 1^{er} août 2001.

Les crédits de la mission « Défense » sont, désormais, répartis en quatre programmes touchant à « l'environnement et à la prospective de la politique de défense », à « la préparation et à l'emploi des forces », au « soutien de la politique de la défense », et à « l'équipement des forces ».

La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées du Sénat a souhaité, néanmoins, maintenir des avis spécifiques pour chacune des armées. Votre rapporteur présentera les enjeux spécifiques à l'armée de l'air, et les crédits affectés à ses équipements, sachant que les comparaisons financières avec les années antérieures doivent être effectuées avec circonspection, du fait de l'évolution de la présentation budgétaire.

Globalement, l'armée de l'air conforte ses capacités depuis le début de la loi de programmation 2003-2008. Sa situation est, certes, marquée par certaines tensions financières et opérationnelles, mais ces lacunes n'entravent pas une très bonne réactivité, comme le démontrent ses activités durant l'année 2005.

I. LES CRÉDITS AFFECTÉS À L'ARMÉE DE L'AIR AU SEIN DE LA MISSION DÉFENSE : CONTINUITÉS ET RUPTURES AU REGARD DE LA PRÉSENTATION BUDGÉTAIRE DÉCOULANT DE L'ORDONNANCE DE 1959

A. LA NOUVELLE PRÉSENTATION DES CRÉDITS PRÉSERVE LA POSSIBILITÉ D'UNE ANALYSE PAR ARMÉE

Sous le régime de l'ordonnance du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances, l'analyse des crédits alloués à chacune des armées s'appuyait sur la présentation opérée en ce sens par le « bleu » budgétaire.

Avec l'application de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) à compter du projet de loi de finances 2006, la présentation du budget de l'Etat, et singulièrement du budget de la Défense, a profondément évolué.

La mission « Défense » est articulée en quatre programmes : « Environnement et prospective de la politique de défense » (n° 144), « Préparation et emploi des forces » (n° 178), « Soutien de la politique de défense » (n° 212), et « Equipement des forces » (n° 146).

Ce sont les programmes n° 178 « Préparation et emploi des forces », avec 21,605 milliards d'euros d'autorisations d'engagement (AE), et 20,9 milliards d'euros de crédits de paiement (CP), et n° 146 « Equipement des forces » (10,528 milliards d'euros d'AE, et 10,609 milliards d'euros de CP), qui concentrent les financements les plus importants.

Au sein de chacun d'entre eux figure une action dévolue à l'armée de l'air : ainsi, dans le programme 178, l'action n° 4 est consacrée aux forces aériennes, tout comme l'action n° 4 du programme 146.

Votre commission a donc décidé de poursuivre pour 2006 l'analyse spécifique de la situation de chacune des armées, qui correspond à une réalité opérationnelle.

B. L'ARMÉE DE L'AIR EXERCE UNE FORTE ATTRACTIVITÉ, QUE LES ACTIONS DE FIDÉLISATION PERMETTENT DE STABILISER DANS LA DURÉE

L'armée de l'air n'a, jusqu'à présent, pas rencontré de difficultés à recruter pour ses métiers spécifiques. Elle rencontre, en revanche, des obstacles pour attirer les personnels à servir en région parisienne, du fait notamment des coûts élevés du logement, et à maintenir dans ses rangs des agents très spécialisés dont les rémunérations sont notablement inférieures à celles offertes par le secteur privé.

Le plan « Air 2010 » prévoit une restructuration des effectifs affectés à l'état-major, permettant de réduire, à terme, le nombre des agents devant servir à Paris. Le général Wolsztynski, lors de son audition par la commission, a réaffirmé son implication personnelle en ce sens.

La création de quatre pôles (analysés dans la deuxième partie de ce rapport) permettra une délocalisation de leurs états-majors : environ 70 % de leurs effectifs seront affectés en province, contre seulement 20 % aujourd'hui. De plus, ceux-ci auront des structures plus resserrées du fait de la mutualisation de certaines fonctions.

Les difficultés de « fidélisation » affectent prioritairement les militaires sous contrat. A leur propos, le ministère de la défense précise :

« La sélectivité a augmenté en 2004, et devrait s'accroître en 2005. Le taux de sélection est satisfaisant pour les officiers sous contrat et les sous officiers, avec 3 candidatures utiles pour un poste. En revanche, les taux de sélection des militaires du rang et des volontaires restent insuffisants.

Il demeure quelques tensions dans des spécialités recherchées sur le marché de l'emploi (restauration, maintenance, électronique, infrastructure, mécanique, contrôle aérien...). Pour pallier ces difficultés, des actions promotionnelles ciblées (présence renforcée dans les salons étudiants et lycées professionnels) sont réalisées en complément des campagnes publicitaires annuelles. Parallèlement, des mesures d'attractivité, financées par le fonds de consolidation de la professionnalisation et prévues par la loi de programmation militaire 2003-2008, permettent de moduler les primes d'engagement en fonction de la rareté des spécialités. »

Les départs en cours de contrat se réduisent progressivement, grâce à l'instauration de primes spécifiques destinées aux catégories les plus sollicitées par le secteur privé.

Le tableau suivant récapitule le pourcentage entre le nombre de départs « subis » par l'administration (non souhaités par elle, mais auxquels elle n'a pu s'opposer) et le nombre total de départs. On constate que ce taux régresse dans l'armée de l'air :

Organismes	2003	2004
Terre	50%	54%
Marine	70%	63%
Air	63%	60%
Service de santé des armées	60%	62%
Service des essences des armées	69%	62%
Moyenne	62,4 %	60,2 %

Le ministère de la Défense précise que :

« L'évolution des départs subis reflète l'état de la fidélisation au niveau ministériel. La tension perçue depuis 3 ans en matière de fidélisation, principalement pour le personnel engagé, perdure. Les données prévisionnelles pour 2005 devraient confirmer la stabilisation à un niveau élevé du nombre des départs subis, le taux d'attrition devrait ainsi s'élever à 60%.

Une grande disparité existe dans l'armée de l'air entre les catégories de personnel. Ainsi, les sous-officiers sont les plus touchés par ce phénomène (72 %), étant donné la technicité et les compétences qu'ils détiennent. Les spécialités " intercepteur traducteur langue " et " sécurité incendie " sont particulièrement suivies. »

Les recrutements dans cette armée sont facilités par la faiblesse relative des volumes de personnels, qu'ils soient sous contrat ou de carrière, comme le décrivent les tableaux suivants :

LE VOLUME DES RECRUTEMENTS EXTERNES

Armée de terre

Catégories	2004	2005 ¹	2006 ²
Officiers	410	480	480
Sous-officiers	1828	1 500	1500
Militaires du rang engagés	9 833	10 700	10 300
Volontaires	2 441	3 190	3 090

Marine

Catégories	2004	2005	2006
Officiers	161	136	NC
Sous-officiers	752	801	NC
Militaires du rang engagés	2 537	2159	2359
Volontaires	786	1107	928

Armée de l'air

Catégories	2004	2005	2006
Officiers	182	200	NC
Sous-officiers	1 617	1 286	NC
Militaires du rang engagés	1 172	3 382	NC
Volontaires	340	300	NC

¹ estimations au 30 juin 2005

² prévisions au 30 juin 2005

NC : non communiqué

L'armée de l'air bénéficie ainsi d'un fort taux de réalisation du recrutement (recrutements réalisés/objectif) :

Catégories	2003	2004
Officiers sous contrat	99,5%	100%
Sous-officiers	97,6%	100%
Militaires du rang	99,1%	100%
Volontaires	103%	100%

Le taux de sélection (nombre de candidatures utiles pour un poste) par catégorie est également satisfaisant, en dehors des volontaires, dont le statut n'est guère attractif.

Catégories	2003	2004
Officiers sous contrat	11,7/1	10,9/1
Sous-officiers	3,2/1	3,9/1
Militaires du rang	1,1/1	1,3/1
Volontaires	1,1/1	1,1/1

Au total, les effectifs de l'armée de l'air au 1^{er} juillet 2005 étaient les suivants (situation établie dans le cadre de l'ordonnance de 1959) :

Situation des effectifs au 1^{er} juillet 2005 par catégorie

Armée ou service	Air	Total général des armées
Officiers	6 813	36 757
Sous-officiers	35 142	125 343
Militaires du rang	16 071	94 831
Volontaires	1 020	4 764
Total des militaires	59 046	261 695
Titulaires	2 263	42 335
Contractuels	549	5 861
Ouvriers	2 541	32 512
Civils	5 353	80 708
TOTAL	64 399	342 403

II. L'ANNÉE 2005 A ÉTÉ MARQUÉE PAR QUELQUES TENSIONS FINANCIÈRES ET OPÉRATIONNELLES

L'armée de l'air améliore incontestablement son efficacité au fil de la Loi de programmation militaire (LPM) 2003-2008. Cependant, le renouvellement de sa flotte de combat, amorcé avec l'arrivée des premiers Rafale, s'accompagne de **difficultés** auxquelles il faudra rapidement remédier.

Celles-ci tiennent à la **carence ponctuelle en matière de drone d'observation et à l'inquiétante envolée des coûts d'entretien du matériel. L'évolution du prix du carburant** pourrait menacer la qualité de l'entraînement des équipages, si elle n'est pas correctement compensée. Enfin, **le réseau très dense des bases aériennes** s'éloigne progressivement des besoins opérationnels de cette armée, du fait de sa modernisation.

A. LES DRONES D'OBSERVATION : LA DIFFICILE TRANSITION DU HUNTER AU SIDM

1. L'apport des Hunter

C'est au début des années 1990 que l'état-major des armées s'est intéressé à ce système de recueil d'information, particulièrement développé par Israël pour surveiller les territoires l'environnant. Cet avion non piloté permet d'effectuer des missions de surveillance longues et fastidieuses, sans mettre en jeu la vie de celui qui le téléguide : autant d'atouts pour un pays aux ressources humaines limitées, bordé de territoires potentiellement hostiles.

L'acquisition de quatre plateformes Hunter à la société Israël Aircraft Industries (IAI) a été décidée en 1994 par le ministère français de la défense.

Ces quatre véhicules, dirigés par deux stations de contrôle au sol, complétées par deux terminaux de liaison de données, disposaient d'un rayon d'action de 50 km, et d'une charge utile de 50 kg. Cette charge permettait la fourniture d'images TV et de données laser pendant près de 12 heures. Livrés au début de l'année 1998, ces systèmes ont été utilisés par l'armée française, avec des résultats convaincants, au Kosovo, puis pour des opérations intérieures, comme la surveillance du sommet du G8 à Evian, en juin 2003, puis celle des cérémonies du 60^e anniversaire du Débarquement allié, en juin 2004.

Ces utilisations sur le territoire national ont été rendues possibles par la création de « bulles » dans l'espace aérien, au sein desquelles les autorités militaires maîtrisent entièrement la circulation aérienne.

Malgré les apports considérables de ces moyens d'information, l'armée de l'air a été conduite à les retirer du service à la fin de l'année

2004, du fait des coûts très élevés d'entretien dus au vieillissement des systèmes.

2. L'armée de l'air en attente des drones SIDM

Pour succéder aux Hunter, le Direction Générale de l'Armement (DGA) a retenu, en août 2001, l'offre d'EADS, s'appuyant sur une plateforme Eagle 1 produite, elle aussi, par IAI, mais adaptée aux besoins français par EADS. Pour un coût de 41 millions d'€, cette société propose, par ses travaux d'adaptation, d'acquérir des technologies inhérentes aux drones avec la fourniture de trois véhicules aériens dirigés par deux stations au sol. Ces véhicules, dénommés, du fait de leurs performances, « Systèmes intérimaires de drone MALE¹ » (SIDM), auront une endurance de 24 heures, de jour et de nuit² et par tous temps, une autonomie de 1.000 km. Ils disposeront également d'une automaticité du décollage et de l'atterrissage.

Deux de ces véhicules ont déjà été livrés à l'armée de l'air et sont stockés sur la base d'Istres, le troisième étant toujours en expérimentation en Israël. En effet, les liaisons techniques entre les plateformes et la station au sol doivent être affinées, ce qui explique le retard de ce projet. Initialement prévue à compter du printemps 2005, l'expérimentation de ce système pourrait commencer au printemps 2006, ce qui conduirait à une utilisation opérationnelle six mois plus tard.

Ce nouvel équipement semble prometteur, mais ses retards techniques privent la France de l'appui appréciable des drones d'observation depuis le retrait des Hunter. Lors de son audition par la commission, le 10 novembre 2005, M. François Lureau, délégué général pour l'armement a confirmé l'important retard subi par ce programme, estimant que la performance de l'industriel n'était pas satisfaisante.

B. L'INQUIÉTANTE ENVOLÉE DES COÛTS D'ENTRETIEN DES MATÉRIELS

Lors de son audition par la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, le Chef d'état-major de l'armée de l'air, le général Wolsztynski, a rappelé que la création de la SIMMAD ((structure interarmées de maintien en condition opérationnelle des matériels aériens de la Défense), il y a cinq ans, répondait à la volonté d'améliorer la disponibilité des matériels aéronautiques, et d'en optimiser les coûts.

Il a rappelé que le premier objectif avait été globalement satisfait, avec un redressement moyen d'un à deux tiers des appareils disponibles.

Cependant, ce ratio lui semble encore insuffisant et, surtout, les coûts pour l'atteindre ne cessent de croître.

¹ MALE : Moyenne Altitude Longue Endurance

Ce problème n'est pas spécifique à l'armée de l'air : la Cour des Comptes a ainsi publié, en décembre 2004, un rapport public particulier sur « le maintien en condition opérationnelle des matériels des armées », qui reconnaît, notamment, l'apport bénéfique de la création de la SIMMAD. La Cour évoque, comme facteur important d'augmentation des coûts du MCO (maintien en condition opérationnelle), « le rajeunissement des matériels mis à la disposition des armées, qui sont techniquement plus sophistiqués, donc plus complexes et plus onéreux à maintenir en condition opérationnelle que les matériels plus simples et plus anciens utilisés antérieurement. »

Elle décrit ainsi les opérations inhérentes à ce maintien en condition opérationnelle :

LE CONCEPT DE MCO

Le MCO peut être défini comme l'ensemble des moyens et procédures nécessaires pour qu'un matériel reste, au long de sa durée d'utilisation, apte à l'emploi qui lui est assigné.

La notion de **maintien en condition opérationnelle** des matériels recouvre deux types de fonctions.

La première fonction est le soutien technique qui regroupe trois grandes catégories d'opérations :

- la maintenance proprement dite, comprenant les actions visant à maintenir (ou rétablir) un équipement dans un état spécifié (telles que les carénages pour l'entretien des coques des bateaux, la reconstitution du potentiel d'heures de vol d'un aéronef ou le changement de moteur d'un char) ;

- la gestion de configuration des équipements qui permet de suivre l'évolution de la définition technique des matériels au long de leur vie opérationnelle ;

- la tenue à jour des référentiels techniques, mais aussi l'analyse du retour d'expérience issue de l'exploitation des faits techniques.

La deuxième fonction est le soutien logistique. Il comprend les opérations d'approvisionnement des rechanges (par le biais d'achats publics, essentiellement), la maintenance de ceux-ci, leur magasinage (stockage) et le ravitaillement en pièces de rechange des unités, des structures de soutien (ateliers industriels) voire, dans certains cas, des industriels.

La maintenance peut s'exercer suivant deux modes distincts :

- la maintenance préventive qui correspond à l'ensemble des opérations à caractère systématique ou conditionnel, définies pour chaque type de matériel et destinées à prévenir les altérations ou à limiter leur développement, de façon à maintenir les matériels aptes à l'emploi ;

- la maintenance corrective qui concerne les opérations ayant pour but de remédier aux avaries survenues en fonctionnement ou aux altérations décelées au cours de la maintenance.

La fonction maintenance est organisée dans les armées suivant trois **niveaux techniques d'intervention (NTI)**. Un NTI représente un ensemble de moyens en personnels et en matériels permettant de faire face à des charges de maintenance qualitativement et quantitativement définies.

Le NTI 1 assure la mise en œuvre et la maintenance en ligne du matériel (traitement en piste avant et après vols pour les aéronefs, entretien courant des bâtiments de la Marine). Les opérations sont effectuées avec des moyens limités, par les utilisateurs des matériels eux-mêmes ou par des structures légères de proximité (ateliers de piste pour les aéronefs). Ainsi, par exemple, le NTI 1 des bateaux est assuré par les équipages eux-mêmes, parfois en mer. Pour le matériel roulant, ce NTI 1 s'apparente aux opérations qu'un utilisateur de voiture averti peut réaliser lui-même sur son véhicule.

Le NTI 2 correspond aux opérations de maintenance préventive programmée ou curative visant soit à restaurer le potentiel de « vie » des équipements, soit à réaliser des réparations lourdes, exécutées par un organisme de soutien spécialisé, situé ou non sur le site des utilisateurs. Il s'agit, par exemple, des opérations réalisées par les escadrons de soutien spécialisé des bases aériennes ou les ateliers militaires de la flotte des bases navales. Les équipements nécessaires au NTI 2 sont adaptés à ce niveau d'intervention, plus poussé que le NTI 1.

Le NTI 3 correspond aux opérations « lourdes » de maintenance programmée préventive de reconstitution de potentiel (« grandes visites ») ou de réparations à caractère industriel exécutées chez les industriels ou dans des établissements spécialisés nécessitant des moyens véritablement industriels. Elles sont souvent l'occasion de remises à niveau et de modernisation des matériels ou de leurs équipements.

Ce redressement de la disponibilité des matériels a été obtenu dans un contexte contraint par le vieillissement des flottes. La SIMMAD s'efforce désormais de négocier les contrats de MCO en fonction des ressources dont elle dispose. **L'armée de l'air consacre au maintien en condition opérationnelle plus du quart du budget d'investissement (ancien titre V), soit environ 960 M€ par an sur les cinq dernières années.** L'évolution des coûts d'entretien des aéronefs est présentée, en euros, et par flotte, dans le tableau ci-dessous :

Aéronef	2003	2004	Sept 2005
Mirage 2000	199 695 955	277 966 946	200 845 657
C135	67 919 812	101 138 147	77 368 944
C160	111 674 399	117 144 274	67 974 867
Mirage F1	70 805 730	79 516 831	53 774 826
E3F	43 445 795	68 203 231	45 953 483
Alphajet	49 711 953	73 784 309	42 905 030
Rafale	27 772 544	11 183 266	38 595 188
Cougar / Puma /Super Puma	26 830 691	16 818 176	19 990 652
Ecureuil / Fennec	13 709 729	18 419 870	16 118 910
C130	17 110 339	19 559 870	14 189 552
CN-235	14 972 340	13 493 784	11 983 447
DC8	23 306 649	32 697 402	11 166 066
Airbus A310	8 658 961	9 790 195	6 516 123
Tucano	10 381 311	11 872 492	6 032 789
Epsilon	6 151 765	9 105 023	5 118 667
Xingu	5 601 441	9 247 127	3 811 677
Falcon 50	5 668 878	4 961 710	3 690 128
Mystère 20	5 431 122	9 290 467	3 140 682
Falcon 900	7 820 547	3 703 824	2 538 344
N262	3 564 745	5 713 818	2 376 141
Puma		10 151 814	13 161 014
Airbus A319	2 526 873	2 089 653	1 863 827
Super Puma		5 064 668	6 502 789
TBM 700	4 632 040	3 824 022	1 830 882
Mirage IV	2 088 562	3 405 926	1 787 535
Jaguar	2 428 126	6 757 782	936 204
Twin-Otter	1 469 952	1 540 044	859 171

Source : Armée de l'Air

Ces montants sont constatés alors que le format de l'armée de l'air se réduit, car de nombreux appareils ayant été retirés du service ces dernières années, dont les appareils de transport DC8, l'avion de recueil de renseignements électromagnétiques DC8 Sarigue, les Mirage IV de reconnaissance stratégique et les Jaguar.

C'est dans ces conditions que la disponibilité moyenne de flottes a été redressée, en dépit des difficultés techniques qui ont touché les moteurs des Mirage 2000 et F1, et des problèmes de corrosion constatés sur les Transall, éléments qui ont eu un impact négatif sur les résultats attendus.

DISPONIBILITÉ DES MATÉRIELS AÉRIENS DE 1998 À 2005 ⁽³⁾

		Année 1998	Année 1999	Année 2000	Année 2001	Année 2002	Année 2003	Année 2004	1 ^{er} semestre 2005
Avions de combat	Mirage 2000 B/C	62%	68%	66%	68%	66%	70%	66%	61%
	Mirage 2000 -5F	so	64%	66%	68%	58%	65%	61%	52%
	Mirage 2000 D	64%	72%	67%	63%	49%	55%	57%	50%
	Mirage 2000 N	67%	61%	58%	63%	59%	70%	69%	70%
	Mirage F1 B	61%	63%	58%	58%	38%	60%	72%	50%
	Mirage F1 C	61%	64%	59%	56%	60%	66%	*	*
	Mirage F1 CR	65%	61%	63%	60%	68%	63%	69%	54%
	Mirage F1 CT	69%	60%	59%	51%	66%	62%	70%	67%
	Jaguar A	70%	69%	71%	69%	77%	79%	81%	72%
	Jaguar E	53%	55%	59%	62%	62%	72%	79%	80%
	Mirage IVP	77%	74%	68%	65%	55%	63%	66%	72%
	Avions de transport	C 160	nd	nd	52%	56%	57%	57%	55%
C130		nd	nd	64%	65%	48%	49%	64%	74%
CASA		nd	nd	67%	72%	66%	61%	62%	69%
Nord 262		nd	nd	47%	40%	52%	55%	66%	*

(1) Mirage F1C retrait du service au 01/07/2004 ; Jaguar A et E, Mirage IVP, Nord 262 : retrait du service en cours (aucune immobilisation en AIA jusqu'au retrait)

(2) CASA et C130 : aucun entretien par les AIA

(3) L'objectif de 75 % se traduit par un nombre d'avions pour chaque flotte :

82 M2000 DA, 42 M2000D et 45 M2000N pour la flotte Mirage 2000

26 MF1 CR, 27 MF1 CT et 8 MF1 B pour la flotte Mirage F1

57 avions pour la flotte AlphaJet

24 avions pour la flotte Tucano - 55 avions pour la flotte Epsilon - 9 avions pour la flotte C130 - 40 avions pour la flotte Transall C160

Des contrats d'objectifs de disponibilité ont été fixés par flotte, depuis juin 2003, à la SIMMAD, dans le but de réduire les coûts du MCO. L'armée de l'air indique que « Les contrats d'objectifs de disponibilité, exprimés en nombre d'aéronefs, fixent deux seuils : un seuil minimal acceptable et un seuil optimal : le premier permet de respecter les engagements opérationnels en cours et d'assurer l'entraînement aérien, le second permet d'y ajouter les contrats opérationnels de projection fixés à l'armée de l'air.

Ces contrats d'objectif permettent d'adapter les ressources au juste besoin pour assurer les engagements opérationnels de l'armée de l'air, ainsi que la préparation et le maintien en condition opérationnelle des équipages.

Ils permettent également de faciliter l'échange de données (besoins prioritaires, pièces manquantes, faits techniques) entre les commandements utilisateurs et la SIMMAD, chargée d'assurer la maîtrise d'ouvrage déléguée de la maintenance. »

Début 2004, les flottes « avions des écoles » et « avions de soutien » ont connu une dégradation de leur disponibilité due, respectivement, aux problèmes techniques des flottes Epsilon et Tucano et aux difficultés contractuelles pour l'entretien des Mystère XX.

Amorcée au second semestre 2004, une baisse de la disponibilité globale des aéronefs de l'armée de l'air est constatée au premier semestre 2005(- 2%). Ce recul est centré sur les avions de combat, pour lesquels la situation des moteurs reste un point critique (flottes de Mirage 2000 et de F1), et sur les hélicoptères. »

Par ailleurs, certaines rigidités financières dans les résultats de la SIMMAD font l'objet de deux audits distincts, l'un confié à l'IGA Alain Roche, l'autre à un cabinet privé.

Quels que soient leurs résultats, il semble déterminant, pour la maîtrise de ces coûts, que le prix des appareils futurs englobe les frais engendrés par leur maintenance. C'est ce que le général Wolsztynski appelle de ses vœux, en réclamant le passage « d'une logique d'acquisition à une logique de possession ».

C. L'AUGMENTATION DU COÛT DU CARBURANT FAIT PESER UNE INCONNUE SUR LES CAPACITÉS D'ENTRAÎNEMENT

L'activité d'entraînement de l'armée de l'air a pu être maintenue au niveau prévu, malgré l'augmentation de ce coût, grâce au réalisme des prévisions retenues :

**EVOLUTION DE LA DOTATION CONSACREE AUX CARBURANTS OPERATIONNELS
EN 2004 ET 2005. PREVISIONS POUR 2006.**

ANNEE	TARIF DE CONSTRUCTION BUDGETAIRE PAR M³	DOTATION LFI (+ autres ressources en gestion)	VOLUME (en m³)
2004	182 €	148,693 M€ (65 M€)	565 279 (réel)
2005	208 €	160,69 M€ (53,34 M€)	357 000 (au 31 août 2005)
2006	¹	186,25 M€	525 000 (prévision)

Les stocks, d'un volume global de 446 000 m³ de carburéacteur, sont gérés par le Service des Essences des armées. Ils se répartissent en trois volumes :

- 248 000 m³ au titre du stock de crise (financé à l'origine par les armées), dont 150 000 m³ pour l'armée de l'air, destinés à faire face à une rupture des approvisionnements-amont (crise internationale par exemple) ;

- 150 000 m³, à la disposition de l'EMA, au titre du stock de soutien des opérations extérieures, immédiatement disponibles pour les armées afin d'amorcer l'approvisionnement en carburant d'une opération, soit physiquement, soit par délocalisation des achats. Ce stock est financé par le compte de commerce que gère le SEA ;

- 48 000 m³ au titre du stock de fonctionnement, qui correspond à environ 1 mois de consommation.

Ainsi les objectifs d'entraînement retenus par la LPM 2003-2008 ont-ils pu être atteints en 2005, malgré le glissement des coûts. Les entraînements effectués en 2004 et 2005, et prévus pour 2006, sont les suivants :

ANNEE	Activité Globale	Activité annuelle par pilote		
	Toutes spécialités	COMBAT	TRANSPORT	HELICOPTERE
2004	242 993	169	282	180
2005	235 000 (prévues)	180 (prévues)	320 (prévues)	200 (prévues)
2006	230 000 (prévues)	180 (prévues)	400 (prévues)	200 (prévues)

Le niveau d'activité des pilotes est fixé, par la LPM 2003-2008, à 180, 400 et 200 heures par an, respectivement, pour les pilotes de combat, de transport et d'hélicoptère. Cette activité est comparable à celle des autres pays occidentaux.

¹ Les hypothèses économiques du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie pour l'année 2006 reposent sur un cours du pétrole à 60 \$ le baril de Brent, compte tenu d'un taux de change de 1€ = 1,23 \$

L'armée de l'air indique que : « Pour 2005, la prévision d'activité annuelle est de 235 000 heures de vol, en baisse de près de 8 000 heures par rapport à 2004. Ce niveau d'activité est la résultante, d'une part de la diminution globale du parc (retrait du service des Mirages IVP, des Jaguar, des DC8, des Nord 262, des Mystères 20 de liaison et des premiers Transall, réduction du parc des TBM 700) et, d'autre part, de la volonté de préserver le potentiel des aéronefs, en particulier, des avions de transport tactique dans l'attente de l'Airbus A400 M, et enfin à la volonté de maîtriser le budget de la SIMMAD. L'optimisation de la répartition des heures de vol entre les pilotes selon leurs qualifications et leurs responsabilités, et l'effort accompli pour développer l'emploi du simulateur permettent à l'armée de l'air de préserver ses capacités opérationnelles.

En 2006, l'activité aérienne de l'armée de l'air sera du même ordre de grandeur. Les mesures adoptées en 2005 seront reconduites; elles permettront à l'armée de l'air de maintenir son niveau opérationnel et de réaliser les missions qui lui sont confiées. »

D. UN RÉSEAU DENSE DE BASES AÉRIENNES, DONT LA NÉCESSAIRE RESTRUCTURATION ÉCHAPPE LARGEMENT À L'ARMÉE DE L'AIR

L'armée de l'air dispose de 38 sites et bases, d'importance diverse, en métropole¹.

Ce réseau absorbe un niveau élevé de crédits de fonctionnement, alors que les sommes qui y seront affectées en 2006, d'un montant de 134 millions d'€, sont en réduction de 5 millions d'€ par rapport à 2005, pour contribuer à l'effort général de restriction budgétaire. Le recours à l'externalisation de certaines tâches, nécessité par la suspension de la conscription, fait encore croître le coût de l'entretien de ces bases.

Par ailleurs, une réduction du format des flottes aériennes est attendue dans les années qui viennent. Ainsi, la flotte de combat se réduira avec l'arrivée des Rafale; la flotte de transport et de ravitaillement en vol également, avec l'arrivée, à partir de 2009, des 50 A-400 M commandés par la France, et la commande envisagée d'avions MRTT (multirole transport tanker). Ces éléments ont conduit l'armée de l'air à réfléchir sur l'optimisation du réseau des bases. Cependant, les décisions échappent aux autorités militaires, du fait notamment de l'impact économique et social de ces bases sur le tissu local.

1. L'ampleur des aliénations en cours est limitée

Les aliénations des sites qui ne sont plus utilisés par l'armée de l'air ne portent que sur un nombre limité de terrains, qui doivent, de surcroît, faire

¹ On trouvera leur liste exhaustive en annexe II.

l'objet de coûteux travaux de dépollution préalables. Les recettes tirées de ces aliénations sont ainsi affectées à un fonds de dépollution, qui finance ces opérations. Le bilan financier des aliénations est, aujourd'hui, nul. Ces sites sont les suivants :

EVOLUTIONS RÉCENTES DU RÉSEAU DES SITES ET BASES AÉRIENNES

Site	Evolutions achevées, en cours ou envisagées
Etablissement logistique du commissariat de l'air (ELCA) 783 Toulouse L'hers	- Aliénation de la fraction restante de l'emprise (au profit de la ville de Toulouse) achevée par décision du 31 décembre 2004.
Base aérienne (BA) 136 Toul-Rosières	- Passage de détachement air (DA) en point sensible isolé rattaché (PSIR) en 2004. Utilisation des installations de stockage munitions jusqu'à l'horizon 2006. Etudes de reconversion en cours.
Aix-en-Provence Centre administratif territorial de l'air (CATA)	- Fraction restante (cercle Saint-Exupéry) : maintien d'une activité d'accueil et de restauration.
BA 114 Aix-les-Milles	- Transfert d'une fraction aéronautique à l'aviation civile par arrêté du 14 février 2002. - Aliénation de la partie restante en cours au profit de l'école nationale supérieure des officiers de sapeurs pompiers et de la communauté d'agglomération du pays d'Aix. La finalisation du dossier est attendue pour la fin 2005-début 2006.
Metz (quartier Reymond)	- Programme à l'étude pour la construction de logements familiaux défense sur une parcelle à l'horizon 2009. Le reste de l'emprise demeure utilisé par la BA 128.
Aérodrome de Cambrai-Niergnies	- Procédure de cession d'une partie (211 ha) en cours au profit de la communauté de Villes de Cambrai et du conseil général du Nord. L'emprise restante est en cours de transfert au profit de l'aviation civile (75 ha). L'aboutissement des procédures est assujéti à la dépollution pyrotechnique en cours d'investigation.
Ex-aérodrome de Chambley	- Aliénation totale au profit du conseil régional de Lorraine en cours pour un aboutissement prévu courant 2006.
Ex-aérodrome de Damblain	- Aliénation achevée par décision du 26 avril 2005 au profit du conseil général des Vosges.
Terrain de Marigny-le-Grand	- Aliénation de la majorité du site en cours, l'emprise restante supporte la chaîne radio goniométrique "Eliane" et la station interarmées hautes fréquences "Egide". - Ce site, après accord du ministre de la défense, est intégré au réseau NATURA 2000.
Aérodrome de Lure-Malbouhans	- Aliénation achevée par décision du 13 avril 2005 au profit du conseil général de la Haute Saône.
Aérodrome de Châlons-Vatry	- Aliénation en cours des 44 hectares restant au profit du conseil général de la Marne. Une pollution par hydrocarbure ayant été constatée, la zone fait l'objet de travaux de réhabilitation avant cession.
Ex-aérodrome de Montmédy-Marville	- La procédure d'aliénation est en cours au profit de la communauté de communes du pays de Montmédy mais nécessite au préalable la dépollution pyrotechnique de l'emprise.
Quartier Hirschauer à Compiègne	- Aliénation en cours au profit de la ville de Compiègne en vue d'édifier un collège. Cette opération demeure prioritaire pour la défense mais nécessite au préalable la dépollution pyrotechnique et la démolition des infrastructures existantes. L'objectif fixé prévoit l'aboutissement des procédures vers 2007.
DA Doullens	- Aliénation en cours des sites rattachés (Lucheux, Humbercourt, ...). Concernant le DA, il est envisagé d'y mettre en place un centre de l'établissement public d'insertion de la défense en 2006.

2. Les apports du groupe de travail «Air 2010 » sont concentrés sur la restructuration de l'état-major

En septembre 2004, un groupe de réflexion dénommé « Air 2010 » a été chargé, par le général Wolsztynski, d'adapter l'organisation de l'armée de l'air à son environnement évolutif, avec des enjeux opérationnels qui ont été profondément modifiés depuis 1989, puis 2001. L'insertion de notre pays dans un projet de défense européenne, comme la nécessité d'interopérabilité avec l'OTAN, du fait de notre participation à la NATO Response Force (NRF), devaient également être pris en compte.

Ce groupe, composé d'officiers de l'armée de l'air et de consultants civils spécialisés dans les réorganisations d'entreprise, a rendu ses conclusions au Chef d'état-major de l'armée de l'air en mai dernier.

Depuis, une réorganisation de l'état-major a été mise en place : aux douze commandements et directions actuelles se substituent quatre pôles fonctionnels :

- * **le pôle « opérations »**, créé en septembre 2003 au sein du Commandement de la Défense aérienne et des opérations aériennes (DAOA), d'un Etat-Major Opérationnel (EMO) chargé de la planification et de la conduite de missions intégrant une dimension inter-armée et multi-nationale ;

- * **le pôle « forces »**, chargé de la préparation des forces de combat ;

- * **le pôle « soutien »**, unifiant les responsables de la maintenance et de la logistique ;

- * **le pôle « personnel »**, réunissant les fonctions de formation et de gestion.

3. La mise en réseau des communications entre les bases atteint son point d'achèvement

Les programmes visant à sécuriser les télécommunications entre les bases aériennes MTBA (moyens de télécommunication des bases aériennes) et unifiant les systèmes d'informations et de commandement des opérations SCCOA (système de commandement et de conduite des opérations aériennes) sont en cours de réalisation.

Le MTBA est un système de commutation multiservices composé de stations raccordant des groupes d'abonnés proches géographiquement et d'un ensemble d'artères de communication.

Le nombre total d'exemplaires prévus comprend 36 MTBA desservant 100 sites de l'armée de l'air et 6 MTBA déplaçables.

Les livraisons se sont effectuées depuis octobre 1999 et sont en phase d'achèvement.

Le SCCOA vise à donner à l'armée de l'air une capacité globale de gestion des systèmes d'armes à partir d'un commandement unique, qui soit interopérable et compatible avec les règles de l'aviation civile. Il comprend des radars, des systèmes de préparation de mission et de contrôle locaux d'aérodrome. Réalisé en quatre étapes, il vise à être opérationnel en 2010.

4. L'importance économique et sociale des bases de l'armée de l'air rend leur évolution difficile

Le général Wolsztynski a précisé, lors de son audition, que chaque base aérienne injectait, en moyenne annuelle, 40 millions d'€ dans l'économie locale, en plus des recrutements de MTA (militaires techniciens de l'air) qui sont recrutés par les commandements de base dans un cadre régional.

Le budget de fonctionnement des plus grosses bases s'élève à près de 3 millions d'€ par an, auxquels s'ajoutent environ 50 millions d'€ de RCS (rémunérations et charges sociales), qui sont, pour l'essentiel, dépensés localement.

De surcroît, l'existence de ces bases constitue un appui considérable à la sécurité des populations, en cas d'aléas comme les intempéries de 1999.

Des forces contradictoires s'exercent donc sur ce réseau : leur nombre, trop important au regard des besoins opérationnels de l'armée de l'air, conjugué à une réduction des crédits de fonctionnement alloués à celle-ci, **risque** de conduire à une « **paupérisation** » de certaines bases ; les images négatives qu'elle susciterait chez les personnels seraient un facteur de démoralisation. **Cependant, le retrait de l'armée de l'air de ces implantations** devenues marginales dans son activité **devra être décidé et appuyé par l'autorité politique, nationale et locale, pour être effective.**

III. LA MODERNISATION DONT BÉNÉFICIE LA FLOTTE DE COMBAT PORTERA, À L'AVENIR, SUR LA FLOTE DE TRANSPORT ET LES DRONES

Les objectifs retenus par la LPM 2003-2008 touchant à l'armée de l'air sont en passe d'être atteints en matière de flotte de combat. Les décisions prises, en plus des objectifs retenus par la LPM, en matière de recherches sur les drones sont opportunes, et accompagnent une évolution majeure. Les flottes de transport tactique et stratégique traverseront une phase d'ajustement dans l'attente de l'arrivée de l'A-400M et du futur avion de transport et de ravitaillement en vol.

A. UNE FLOTTE DE COMBAT RENFORCÉE PAR L'ARRIVÉE PROGRESSIVE DES RAFALE

Le format de la flotte de combat se restreint, avec le retrait du service du Jaguar et du Mirage IV-P. Les six Rafale déjà livrés devraient être complétés par au moins quatorze autres appareils pour former un premier escadron au standard F2, basé à Saint-Dizier. Cependant, lors de son audition par la commission, le 10 novembre 2005, M. François Lureau, Délégué général à l'armement (DGA), a exprimé la crainte que l'armée de l'air ne dispose pas des 11 appareils prévus pour 2005, seuls 4 d'entre eux ayant été livrés jusqu'à présent en 2005. Il a imputé ce retard à l'industriel. La flotte de combat et d'entraînement en service au 1^{er} septembre 2005 est récapitulée dans le tableau suivant :

Type d'appareils	Parc en 2005	Perspective 2006	Début de livraison ¹	Fin du retrait de service	Appareil successeur
Mirage IV P (rétrofit du Mirage IV A)	0	0	1985	Juillet 2005	Rafale
Jaguar A/E	0	0	1975	Juillet 2005	Rafale
Mirage F1 B	14	14	1980	2016	Rafale
Mirage F1 CT (rétrofit de Mirage F1 C)	35 ²	30	1992	2013	Rafale
Mirage F1 CR	49	49	1981	2016	Rafale
Mirage 2000 C et B	101	101	1982	Post 2020	Rafale
Mirage 2000-5F (rétrofit de M2000 RDI)	37	37	1998	2021	Non déterminé
Rafale	6*	17*	2004	Non déterminé	
Mirage 2000 D	81 ³	81	1993	> 2025	Non déterminé
Mirage 2000 N	67	67	1987	2019	Rafale

¹ Date de livraison des appareils encore en service

² Retrait de 15 appareils en 2005

* Prévission

³ Une perte due à un accident en 2004

On mesure l'importance prise par la flotte des Rafale : une fois constituée, elle se substituera à l'ensemble des appareils aujourd'hui en service ou récemment retirés, à l'exception des Mirage 2000-5F et 2000 N.

Cette flotte de combat dispose d'armements modernes, d'une puissance croissante.

Aux missiles Apache anti-piste (AP) se sont ajoutés les missiles de croisière Scalp-EG (emploi général) qui confèrent à l'armée française une précision et une puissance de feu dont seuls les Britanniques disposent également en Europe.

Equipements majeurs (commandes et livraisons)

		2003	2004	2005	2006
APACHE AP	Commandes	0	0	0	0
	Livraisons	55	0	0	0
AS 30 L et LS	Commandes	0	0	0	0
	Livraisons	0	0	40	0
SCALP EG	Commandes	0	0	0	0
	Livraisons	30	150	80	140
AASM	Commandes	0	0	0	0
	Livraisons	0	0	0	10
Crotale VT1	Commandes	80	0	0	0
	Livraisons	0	0	0	20
MICA	Commandes	395	0	130	130
	Livraisons	0	0	138	192
MTBA	Commandes	-2 ^a	0	0	0
	Livraisons	6	8	2	0
Reconnaissance NG	Commandes	0	0	10	0
	Livraisons	0	0	0	0

B. LES DÉMONSTRATEURS DE DRONES D'OBSERVATION ET DE COMBAT SONT EN PASSE D'ÊTRE FINANCÉS

Les programmes de démonstrateurs de drones d'observation et de combat découlent de deux décisions respectivement prises en 2003 et 2004 par le ministre de la défense, et sont menés en dehors du cadre financier de la LPM 2003-2008. Ils manifestent la réactivité du ministère, qui a saisi l'importance stratégique des drones, et la nécessité d'insérer la France, et, au-delà d'elle, l'Europe –le volume des financements requis nécessite une coopération inter-étatique- dans le développement des technologies spécifiques aux avions non pilotés.

^a Transformation des MTBA commandés pour les bases de Varennes-sur-Allier et Saintes en stations satellite.

Cependant, nos partenaires traditionnels, tout en étant conscients de l'enjeu, traversent des difficultés budgétaires qui rendent difficiles les décisions concrètes.

Annoncé par le ministre de la défense lors du salon Eurosatory en juin 2004, le projet de démonstrateur technologique EuroMALE vise au renforcement de la compétence industrielle européenne autonome en matière de drones de longue endurance, en termes de conception, développement, validation et production. Ce démonstrateur vient en appui de la phase de conception du programme français de système de drone MALE.

Des discussions sont en cours pour associer des partenaires européens à ce projet. Outre les Pays-Bas, l'Espagne, l'Italie, la Grèce, la Finlande et la Turquie ont marqué leur intérêt pour ce projet dont le coût global est estimé à 300 millions d'euros. Il sera financé sur crédits d'études amont à hauteur de 75 millions d'euros, EADS s'est engagé à autofinancer l'opération à hauteur de 100 millions d'euros, le financement du reste du budget est à assurer par les partenaires.

Le Délégué général à l'armement, lors de son audition par la commission, a précisé que : « l'objectif du programme Euro Male est d'aboutir à une capacité opérationnelle en 2011. La phase de prototype est financée sur le programme 144 mais aucune dotation n'a été prévue par la loi de programmation militaire. Actuellement, aucun Etat n'est véritablement engagé, la France pas davantage que ses partenaires, mais il existe un intérêt réel en Espagne, aux Pays-Bas, en Italie et peut-être en Allemagne. Les industriels français se sont accordés sur la façon de mener un éventuel projet dont le coût représente 1,5 milliard d'euros. Les besoins opérationnels existent dans des termes voisins dans de nombreux Etats, lesquels rencontrent tous par ailleurs les mêmes contraintes budgétaires. L'Agence européenne de défense interviendra après la première phase d'accord entre les Etats. Dans l'intervalle, des capacités existent sous la forme de système de drone tactique intérimaire (SDTI), actuellement en service, et des SIDM à venir. »

Le programme de démonstrateur de drone de combat NEURON, décidé en 2003, doit également être mené en coopération européenne. Son coût global est estimé à 400 millions d'euros, et une participation française d'environ 220 millions d'euros.

Le Délégué général à l'armement a estimé, lors de son audition par la commission, que : « les difficultés semblaient être levées en Grèce et en Espagne, et devraient l'être à terme en Suède. »

C. LA FLOTTE DE TRANSPORT STRATÉGIQUE BÉNÉFICIE DE LA PREMIÈRE EXPÉRIENCE DE LOCATION DE MATÉRIELS, ET DEVRA ÉVOLUER VERS UNE CAPACITÉ MULTIRÔLE DE TRANSPORT DE RAVITAILLEMENT EN VOL

Dans un communiqué du 23 septembre dernier, la DGA a rendu publique la notification « d'un contrat de location avec option d'achat pour deux avions de transport à long rayon d'action au groupement INGEPAR (filiale du Groupe Caisse d'Épargne) et de Transportes Aéroas Portugueses (TAP) qui vise à équiper l'armée de l'air d'une capacité de transport de troupes et de matériels à longue distance. **Le marché permet la mise à disposition et l'entretien de deux avions, pour une période de cinq années, pouvant être étendue à deux périodes supplémentaires de deux ans. A la fin de chacune des périodes, une option d'achat peut être levée. Les avions proposés sont des Airbus A-340.** Le coût annuel de cette location est de 25,8 millions d'euros, ce qui permettra de faire une économie de 30 % au regard d'un achat en pleine propriété. La livraison de deux avions à l'armée de l'air est programmée pour juillet 2006 et janvier 2007».

Cette décision est particulièrement opportune du fait de l'engagement français au sein de la Force de réaction immédiate. En effet, le transport de la FRI¹ dans les délais, le renforcement dans l'urgence des forces stationnées de présence et de maintien de l'ordre nécessitent de disposer en propre d'une capacité de transport à long rayon d'action (TLRA) afin de satisfaire le contrat opérationnel de projection.

L'armée de l'air présente ainsi les moyens requis par l'engagement français au sein de la FRI :

« Cette capacité doit être **réactive** (alerte et délais de décollage brefs), **flexible** (adaptée à tous les théâtres partout où la France a des intérêts dans le monde) et **autonome** (pas d'autorisations de survol à demander).

De même, le contrat opérationnel consistant à assurer la projection et le soutien d'une centaine d'avions de combat sur un ou deux théâtres, nécessite une flotte conséquente d'appareils ravitailleurs.

De ces exigences de transport stratégique et de ravitaillement en vol découle le concept de MRTT².

La flotte MRTT aura vocation à opérer en synergie avec la flotte A400M. Cette volonté traduit le triple souci **d'amélioration capacitaire, d'économie et de rationalisation des flottes.**

¹ FRI : force de réaction immédiate, 1 500 hommes et 2 300 tonnes de fret transportés à 3000 milles nautiques en 72 heures.

² MRTT : multirole transport tanker.

La montée en puissance d'une capacité intérimaire TLRA, puis de la future flotte MRTT, palliera le retrait des DC8 de transport et permettra celui des C135. Ce renouvellement aura notamment pour effet de réduire l'impact financier d'un MCO coûteux, ainsi que celui de risque de rupture capacitaire (vieillesse de la flotte). »

Les avions ravitailleurs ont longtemps constitué une production exclusivement américaine, et les 14 avions actuellement en service en France sont tous des Boeing (KC 135, et C-135).

Mais le groupe européen EADS a récemment mis au point un avion ravitailleur dérivé de l'Airbus A-330, qui a été acheté à 5 exemplaires par l'Australie, et va l'être, sous une forme financière qui reste à déterminer, par le Royaume-Uni (FSTA : Future Strategic Tanker Aircraft).

EADS n'exclut d'ailleurs pas, en s'associant avec un partenaire américain, de fournir la centaine d'appareils faisant toujours l'objet d'un appel d'offres aux Etats-Unis, après l'annulation d'un contrat attribué à Boeing.

Les choix de la France en ce domaine seront faits, après 2008, dans le cadre de la prochaine loi de programmation militaire.

En 2005, la flotte de transport logistique « moyens et longs courriers » de l'armée de l'air n'est plus composée que de 3 A310, les deux DC8 de transport et celui de recueil d'information (SARIGUE), ayant été retirés du service en 2004.

Dans sa composition actuelle, cette flotte ne permet pas de répondre au besoin de transport stratégique à long rayon d'action, ainsi que le confirme l'armée de l'air :

« - les A 310 n'ont pas de capacité réelle TLRA (rayon d'action limité à 3000 milles nautiques et peu de capacité de fret de soute). Le TLRA offre une augmentation de la capacité (charge offerte x distance franchissable) de 175% ;

- même en incluant l'emploi des C130 et des C160, non conçus pour le transport stratégique, la capacité de transport globale ne dépasse pas 40 % de la FRI, à l'heure actuelle. »

En 2006 puis 2007, les 2 avions TLRA offriront une capacité de transport de troupes adaptée aux besoins. Sur ce point, le DGA a précisé que : « le Royaume-Uni pratiquait avec succès depuis quelques années les contrats de partenariat avec l'Etat ou « financement innovant ». Pour ce qui concerne l'avion de transport à long rayon d'action, le contrat global est une solution satisfaisante. Ces modes de financement sont particulièrement appropriés dans le domaine des services. Un comité mixte, qui réunit le ministère de la défense et celui des finances examine l'opportunité de recourir à ce mode de

financement de préférence à une acquisition patrimoniale. Les simulateurs de l'armée de l'air pourraient devenir propriété d'une société privée. Les Britanniques ont cependant limité à 4 % la part de leurs investissements réalisés sous cette forme nouvelle de financement. »

- L'A400M, avion de transport tactique à allonge stratégique, sera mis en service à compter de fin 2009.

Remplacement des appareils à long rayon d'action actuellement en service

	Année de remplacement	Appareil successeur	Coûts (MCO compris)
DC8	2006	TLRA A 340	Coût prévisionnel de 227,6 M€ CF 01.04*. Coût unitaire prévisionnel (location et soutien) : 12,9 M€CF 01.04 par appareil par an.
A310	Horizon 2015	MRTT (type A 330)	Le projet MRTT fait actuellement l'objet d'un complément d'études concernant les ressources disponibles, les modalités de financement innovant et le périmètre d'une coopération, notamment avec les Britanniques.
C135			

* Coût prévisionnel pour la location et le soutien des deux appareils pendant 9 ans (hors option de rachat en fin de bail).

La situation actuelle de l'aviation de transport est décrite dans le tableau suivant :

Type d'appareils	Parc en 2005	Perspective 2006	Début de livraison ¹	Fin du retrait de service	Appareil successeur
DC 8 ²	0	0	1981	Novembre 2004	TLRA
TLRA	0	1	2006	Non déterminé	MRTT
A 310 ³	3	3	1993	vers 2020	MRTT
A319 CJ ⁴	2	2	2001	Non déterminé	
C 130	14	14	1987	Vers 2020	A 400M
C 160 ⁵	44 20	42 20	1967 1981	A partir de : 2006 (1 ^e génération) 2015 (2 ^e génération)	A 400M
CN 235 ⁶	19	19	1991	Vers 2030	
C135 ⁷	14	14	1964	En fonction de la montée en puissance du MRTT ⁸	MRTT
Twin Otter	6	6	1979	Vers 2010	
TBM 700	11	11	1992	Non déterminé	
Mystère 20	0	0	1968	Décembre 2004	Affrètement
Mystère 50	4	4	1980	Non déterminé	
Falcon 900	2	2	1987	Non déterminé	

¹ Date de livraison des appareils encore en service.

² La solution TLRA (Airbus type A340) consiste à louer à compter de 2006 et jusqu'à l'obtention d'une capacité MRTT suffisante, une capacité de transport à long rayon d'action intérimaire, destinée à compenser le retrait de service du DC 8.

³ Aéronefs achetés d'occasion en 1993 et en 1999, mais construits en 1987 et en 1988.

⁴ En 2001, l'armée de l'air a acquis 2 A319 CJ exclusivement destinés au transport des hautes autorités de l'Etat.

⁵ Deux C 160 retirés de service en 2005 (accident et fin de vie). Hypothèse étudiée pour 2006 : retrait de service de 3 appareils, et stockage de 5 appareils.

⁶ 2 Casa CN 235 ont été livrés fin 2002 et 3 autres mi-2003.

⁷ Livraison de 3 KC 135 d'occasion (fabriqués en 1962) en 1997 et 1998.

⁸ Les coûts de modernisation et de soutien des C135 conduisent à anticiper le retrait de cette flotte vieillissante pour tenir compte du bilan économique favorable qu'offre l'acquisition d'appareils modernes en cours d'exploitation dans les grandes compagnies aériennes. Le programme MRTT vise au renouvellement des capacités de ravitaillement en vol et de transport à long / moyen rayon d'action de l'armée de l'air.

A ces capacités de transport s'ajoute celle de ravitaillement en vol, offerte par le groupe « Bretagne » basé à Istres, et comprenant quatorze avions, dont 11 Boeing C-135 FR, et 3 KC 135 R, achetés d'occasion à l'armée de l'air américaine en 1997. Ces 3 derniers avions volent depuis 1964, ce qui leur ouvre encore de larges possibilités d'emploi, car la fonction de ravitaillement en vol ne sollicite que peu les aéronefs qui l'assurent. Cependant, une mise à niveau de cette flotte doit impérativement être réalisée pour obéir à de nouvelles normes en matière de circulation aérienne civile. Ainsi, les 3 KC 135 R devront être équipés d'un nouveau système de radionavigation pour pouvoir sortir de l'espace aérien français. Les 11 C-135 FR doivent être dotés, pour leur part, d'un système d'identification « ami ou ennemi » (IFF : identification friend or foe).

A ce propos, l'armée de l'air précise que :

« L'augmentation régulière du trafic aérien a conduit l'OACI à élaborer une série d'exigences pour les aéronefs évoluant en CAG IFR1 (circulation aérienne générale obéissant aux règles de vol aux instruments). Ces exigences portent sur les moyens de radiocommunication, les systèmes de navigation (espacement vertical et horizontal) et les systèmes d'identification et d'anti-collision. Certaines de ces exigences sont déjà applicables.

Les avions militaires disposent d'un régime dérogatoire, mais leur intégration dans le trafic civil n'est pas systématique lorsque les contrôleurs jugent nécessaire le respect de l'ensemble des critères de navigabilité imposés par les exigences rappelées supra.

A ce jour, les C135 ne satisfont aucun de ces critères. C'est pourquoi l'armée de l'air a étudié la mise à niveau de la flotte. »

La modification des postes de radiocommunication est déjà en cours.

Les transpondeurs ou interrogateurs IFF2 seront mis au standard mode « S » obligatoire à partir de 2009. Le marché devrait être notifié à l'automne 2006 avec l'objectif d'équiper le dernier avion de la flotte en mars 2009.

La rénovation de l'avionique, y compris le radar météorologique (cette rénovation ne concerne que les C135 en excluant les 3 KC 135 dotés d'une avionique particulière et dont le coût de remise à niveau s'avèrerait trop élevé) est d'ores et déjà programmée. Le marché pourrait être notifié au début de l'année 2007.

¹ IFR : Instrument Flight Rules

² IFF: Identification Friend or Foe.

D. VERS UNE MUTUALISATION EUROPÉENNE DES MOYENS DE FORMATION DES PILOTES ?

Lors de son audition par la commission, le général Wolsztynski a insisté sur la qualité reconnue des outils de formation de l'armée de l'air française, particulièrement en matière de formation des pilotes. **Un partenariat est ainsi en cours avec la Belgique, pour la formation des pilotes de chasse, étendu aux pilotes de transport.** Lancée en novembre 2003, sur les bases de Tours et de Cazaux, l'AJETS (Advanced Jet Training School) a été fondée sur la mise en commun des 29 avions-école Alpha jet belges, qui avaient été rénovés. La France a fait ainsi l'économie d'une coûteuse rénovation de ses propres Alpha jet, et forme en contrepartie les pilotes de chasse, mais également de transport (base d'Avord), et d'hélicoptères de l'armée de l'air belge.

La première promotion franco-belge s'est vue remettre ses brevets par le ministre de la défense sur la base de Tours en juillet dernier.

L'armée de l'air souhaite élargir cette expérience à d'autres partenaires européens, avec le projet d'AEJPT (Advanced European Jet Pilote Training), qui vise à former 300 pilotes de combat chaque année sur deux ou trois bases européennes. L'Espagne, l'Allemagne et la Grèce pourraient s'engager dans cette voie.

Par ailleurs, les pilotes et mécaniciens de l'A-400 M des 7 pays partenaires du projet pourraient utilement être formés de façon conjointe.

IV. L'ACTIVITÉ SOUTENUE ET DIVERSE DE L'ARMÉE DE L'AIR EN 2005 ILLUSTRE SON HAUT NIVEAU DE RÉACTIVITÉ

Outre sa participation aux deux opérations militaires différentes en cours en **Afghanistan**, l'armée de l'air a mis sa puissance logistique au service des populations affectées par des catastrophes naturelles, que ce soit en Louisiane, au Guatemala ou au Cachemire pakistanais.

Elle s'est également impliquée dans plusieurs exercices bilatéraux ou multinationaux.

Trois des Mirage F1CR ont ainsi été déployés, sur la base de Douchanbé, au Tadjikistan pour une mission de trois mois, d'août à octobre 2005, dans le cadre de l'**opération Serpente**. Ils y ont assuré des missions de reconnaissance au profit des troupes françaises et alliées combattant en Afghanistan, avec une trentaine de sorties par semaine. Cette base a également accueilli 3 Mirage 2000-D, qui ont participé à des missions de combat, et sont rentrés en France en même temps que les Mirage F1CR.

La base de Manas, au Kirghizistan, a reçu 2 C-135 de ravitaillement en vol, en soutien des mêmes forces.

Dans le cadre de l'OTAN, l'armée de l'air française a établi un pont aérien entre la base de Ramstein, en Allemagne, et les Etats-Unis pour y acheminer les dons européens destinés aux populations américaines affectées par le **cyclone Katrina**. Dans ce même cadre, la France s'est portée rapidement au secours des **populations pakistanaises**. Le ministère de la défense décrit ainsi cette action :

« Présentes depuis les premiers jours dans l'aide apportée au Pakistan à la suite du séisme du 8 octobre, les armées françaises poursuivent leur action et renforcent leur participation dans le dispositif mis en place par l'OTAN, en projetant à Lahore une structure d'accueil aérien.

Le dimanche 30 octobre, la composante air de la force de réaction rapide de l'OTAN (Nato Response Force / NRF 5) a déployé une structure d'accueil aérien à Lahore au Pakistan, avec une trentaine de militaires de l'armée de l'air et de l'armée de terre françaises. Cette structure a pour mission la gestion au sol du transit des moyens humains et matériels acheminés par la NRF au profit de l'aide humanitaire.

La force de réaction rapide de l'OTAN (Nato Response Force / NRF) a mis à la disposition des pays touchés des moyens logistiques matériels et humains destinés à faire face aux conséquences du séisme. Sous commandement français, sa composante aérienne a mis en oeuvre ses moyens de commandement (JFAC) et des avions de transport, dont deux avions de transport tactique C130 français, basés à Incirlik, pour constituer un pont aérien humanitaire entre Incirlik, en Turquie, et la zone sinistrée, au profit de l'ONU. »

Moins médiatisée, mais d'autant plus utile, une opération a également été menée au Guatemala, à compter du 11 octobre 2005 :

« Sous commandement opérationnel du centre de planification et de conduite des opérations de l'état-major des armées, et suite à la catastrophe provoquée par le passage de la dépression tropicale Stan, l'armée de l'air est intervenue au Guatemala.

L'escadron de transport outre-mer 58 « Antilles » de Fort-de-France a ainsi déployé le 9 octobre un CASA 235 pour transporter trois tonnes de fret humanitaire à destination de Guatemala-City. »

Enfin, cette armée a pris part aux exercices aériens suivants :

EXERCICES AÉRIENS MULTINATIONAUX

NOM & TYPE	PARTICIPATION AIR	BILAN 2004/2005 – PREVISION 2006
MAPLE FLAG Exercice aérien de haut niveau tactique au Canada	2005 : 06 semaines - 170 personnes - 8 avions de combat - 02 avions de transport tactique - 1 E3F	2004 : entraînement de 147 équipages 2005 : entraînement de 77 équipages 2006 : planifié avec 1 E3F et 2 ATT
AIR WARRIOR Exercice aérien d'appui de troupes au sol aux USA	2005 : 4 M2000D	2005 : réalisé du 10 au 22 mai – 14 équipages 2006 : planifié à l'identique de 2005
PITCH BLACK Exercice aérien de haut niveau tactique (Australie, USA, Singapour, Thaïlande)	2004 : 03 semaines en Australie - 80 personnes - 04 M2000-5 - 01 C135	2004 : 1 ^{ère} participation 2005 : pas de participation 2006 : planifié à l'identique de 2004 avec M2000N
ANATOLIAN EAGLE Exercice aérien de haut niveau tactique en Turquie	2005 : 3 M2000N 2006 : 2 x 8 avions + 1 E3F	2005 : une période de 15 jours réalisée en septembre 2006 : deux périodes de 15 jours
AIR WARFARE CENTER Exercice aérien de haut niveau tactique aux EAU	2004 : 04 avions de combat (4 semaines) 2005-2006 : 06 avions de combat (2 fois 4 semaines)	2004 : 1 ^{ère} participation 2005 : deux participations de 4 semaines 2006 : deux participations de 4 semaines

EXERCICES AÉRIENS OTAN

NOM & TYPE	PARTICIPATION AIR	BILAN 2004/2005 – PREVISION 2006
CLEAN HUNTER Exercice aérien de haut niveau tactique organisé par le commandement air de la région nord de l'OTAN (ACC RAMSTEIN)	2004 : 02 semaines - 50 aéronefs non déployés - participation du centre de conduite des opérations aériennes (CCOA)	2004 : 80 équipages, 60 personnes dans les structures de commandement 2005-2006 : participation planifiée dans les mêmes proportions.
NATO AIR MEET Exercice aérien de haut niveau tactique organisé par le commandement air de la région sud de l'OTAN (ACC NAPLES)	2005 : 02 semaines - 60 personnes - 1 E3F	2004 : entraînement de 10 équipages 2005 : planifié début septembre 2006 : participation planifiée (4 avions de combat + 1 E3F)
Tactical Leadership Programme (TLP) Exercice aérien de très haut niveau tactique	2005 : 6 périodes de 04 semaines - 120 personnes - 02 à 04 avions de combat par période	2004 : entraînement de 18 équipages 2005 : entraînement de 16 équipages 2006 : Planification identique à 2005
ALLIED ACTION CPX ¹ de niveau CJTF ² Exercice de certification NRF ³ Exercice majeur en 2005 pour la certification du CJFAC ⁴ français au profit de la NRF 5	2005 : 400 personnes environs	2005 : réalisé en mai 2006 : STEADFAST JAGUAR – participation en cours de définition

¹ Command Post Exercise

² Combined Joint Task Force

³ Nato Response Force

⁴ Combined Joint Force Air Component

EXERCICES RÉGIONAUX ET BILATÉRAUX MAJEURS

NOM & TYPE	PARTICIPATION AIR	BILAN 2004/2005 – PREVISION 2006
CROIX DU SUD (Brésil) Exercice aérien, bisannuel, quadripartite (Brésil, Argentine, Chili, France) de niveau opératif et tactique	2004 : 02 semaines au Brésil - 180 personnes - 07 avions de combat + 1 E3 F + 1 C135	2004 : participation de 18 équipages et entraînement de 21 personnes dans les structures de commandement. 2006 : report à 2007
GARUDA (Inde) Exercice aérien de défense aérienne	2005 : accueil des Indiens sur la BA125 d'Istres du 14 au 30 juin	2004 : accueil Indiens en France reporté en 2005 2006 : non planifié
SKYWATCH (Qatar) Présence Alternée Discontinue	- 04 avions de combat	2004 : 02 périodes de 3 semaines + 01 période avec 40 commandos de l'air + 1 semaine transfo ravitaillement en vol pilotes qataris avec 1 C 135 2005 : 02 périodes de 3 semaines 2006 : 02 périodes de 3 semaines

CONCLUSION

L'évolution globale de l'armée de l'air est satisfaisante. La poursuite de la mise en œuvre de la loi de programmation militaire 2003-2008 lui permet de rénover et renforcer la puissance de feu de sa flotte de combat, avec l'arrivée progressive des Rafale F2 et des armements qui lui sont associés. La flotte de transport stratégique va disposer, à la fin de 2006, puis en juillet 2007, de deux appareils à long rayon d'action qui lui confèreront une autonomie appréciable. En effet, après le retrait du DC-8, vieux de près de 50 ans, elle devait recourir à des locations ponctuelles.

Pour l'avenir, tous les appareils de nouvelle génération, qu'il s'agisse des avions multirôle de transport et de ravitaillement en vol, ou des drones d'observation et de combat, devront probablement faire l'objet de financements non patrimoniaux, ou être édifiés en coopération européenne, du fait des sommes élevées en jeu.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a examiné le présent rapport lors de sa réunion du 9 novembre 2005. M. Philippe Nogrix, rapporteur pour avis, a conclu en invitant la commission à donner un avis favorable à l'adoption des crédits de la mission « Défense ».

*

* *

Lors d'une réunion tenue le 23 novembre 2005, la commission a procédé au vote sur l'ensemble des crédits de la mission « Défense » inscrits dans le projet de loi de finances pour 2006.

M. Robert Bret a déclaré que, si le projet de loi de finances pour 2006 pouvait paraître en concordance avec la loi de programmation militaire, il ne mettait pas pour autant en place des moyens adaptés aux besoins de notre défense. Il a regretté l'excessive lourdeur du poids financier accordé à la dissuasion nucléaire au regard des nouvelles menaces sur notre sécurité. Il a observé que le surcoût des opérations extérieures était lui aussi excessif et que les coûts de maintien en condition opérationnelle des équipements explosaient, au détriment des programmes d'acquisition d'équipements neufs. Enfin, il a déploré le désengagement de plus en plus prononcé de l'Etat dans l'industrie de défense, ce secteur stratégique étant, à ses yeux, trop largement laissé sous la dépendance de capitaux privés. Il a indiqué que, pour ces raisons, le groupe communiste républicain et citoyen voterait contre le projet de budget de la mission « Défense ».

M. Didier Boulaud a estimé que le respect apparent de la loi de programmation militaire ne pouvait masquer les lourdes hypothèques pesant sur l'exécution du budget de la défense en 2006, compte tenu du niveau insuffisant des crédits au regard des besoins financiers réels et du décalage croissant entre crédits votés et crédits consommés. Il a considéré que la masse des dépenses inéluctables repoussées au-delà de 2008 compromettrait l'élaboration de la prochaine loi de programmation militaire. Parmi les sujets d'inquiétude, il a cité les retards importants constatés sur plusieurs programmes, les responsables auditionnés par la commission ayant notamment mentionné l'avion de combat Rafale, l'hélicoptère de combat Tigre et la version navale de l'hélicoptère de transport NH 90. Il a souligné que, sur les programmes déjà engagés, les crédits disponibles étaient inférieurs de 2 milliards d'euros au niveau nécessaire pour respecter les échéances de livraison prévues par la loi de programmation. Il s'est déclaré convaincu qu'en dépit des annonces faites par le ministre de la défense, l'intégralité des crédits de report ne pourrait pas être consommée d'ici à 2008, ce qui remettrait

inévitablement en cause l'exécution de la loi de programmation. Il a estimé indispensable de poser, dès maintenant, la question de la définition d'un nouveau modèle d'armée plus compatible avec la situation de nos finances publiques et les priorités de la Nation en matière économique et sociale, ainsi qu'avec la perspective d'une intégration plus poussée dans la défense européenne. Il a conclu en indiquant que le groupe socialiste ne voterait pas les crédits de la mission « Défense » pour 2006.

M. Serge Vinçon, président, a relevé au moins quatre motifs de satisfaction dans le projet de budget de la défense pour 2006 : le respect, pour la quatrième année consécutive, de la loi de programmation militaire ; le provisionnement significatif du surcoût des opérations extérieures ; l'effort de redressement des crédits de recherche et technologie ; l'engagement de résorber, d'ici à 2008, les reports de crédits et les reports de charges. Il a en outre estimé que le vote des crédits de la défense marquerait également un signe de soutien et de reconnaissance envers les armées, à un moment où elles sont engagées sur de nombreux théâtres de crise.

La commission a alors émis un avis favorable sur l'ensemble des crédits de la mission « Défense ».

**ANNEXE N° I -
AUDITION DU GÉNÉRAL WOLSZTYNSKI,
CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE DE L'AIR**

Le 26 octobre 2005

Accueillant le chef d'état-major de l'armée de l'air, **M. Serge Vinçon, président**, a salué l'action de l'armée de l'air dans l'exercice des missions qu'elle effectue en opérations extérieures, en particulier en Afghanistan, dans des conditions souvent très difficiles. Il a par ailleurs souligné la qualité de la démonstration des capacités aériennes à laquelle il avait récemment assisté sur la base d'Orléans-Bricy.

Le **général Richard Wolsztynski** a tout d'abord souligné la grande diversité des missions assignées à l'armée de l'air. Ses personnels participent au plan Vigipirate, au sol, dans les gares ou les aéroports aux côtés des autres armées, ainsi que dans le cadre des missions de défense aérienne réalisées par des avions de chasse en alerte à partir de quatre bases aériennes : Mont-de-Marsan, Orange, Lorient et Creil. L'armée de l'air est également engagée dans les opérations extérieures, en soutien de l'opération Licorne en Côte d'Ivoire ou en soutien de l'opération « Enduring Freedom » de lutte contre le terrorisme ou des Forces internationales d'assistance et de sécurité, en Afghanistan. Le dispositif Serpente, déployé sur la base aérienne projetée installée à Douchanbé au Tadjikistan, y conduit des missions de soutien au profit des forces spéciales engagées en Afghanistan avec des avions de combat (Mirages 2000 D) et des appareils de reconnaissance (Mirages F1 CR). L'armée de l'air participe, en outre, à de nombreuses missions de service public, telles que la recherche ou le sauvetage en cas d'accident aérien.

Le **général Richard Wolsztynski** a ainsi souligné la cohérence opérationnelle globale de l'armée de l'air dont peu d'aviations européennes peuvent se prévaloir, estimant que cette cohérence résultait, pour partie, de la position singulière de la France au sein de l'OTAN, depuis qu'elle s'était retirée du système intégré en 1966. Cette cohérence est illustrée par la maîtrise complète des éléments concourant à la prise de décision s'appuyant sur une capacité autonome de recueil de renseignements permettant de planifier et de conduire des opérations militaires en toute indépendance.

Le **général Richard Wolsztynski, chef d'état-major de l'armée de l'air**, a illustré cette cohérence à partir du rôle de l'armée de l'air au sein de la NRF (NATO Response Force), rôle qui permet à la France de partager avec la Grande-Bretagne le statut de nation cadre, respectivement pendant le dernier semestre 2005 et le premier semestre 2006. La nation cadre doit ainsi fournir, en cas de besoin, 50 % de la capacité globale de la Force, le partenaire principal est sollicité à hauteur de 25 %, les 25 % restants devant être fournis par les autres membres de l'OTAN. Dans ce cadre, la France a organisé deux missions particulièrement significatives : la première a consisté à établir un

pont aérien entre la base aérienne de Ramstein, en Allemagne, et les Etats-Unis, pour acheminer les dons européens destinés aux populations américaines affectées par le cyclone Katrina. Un autre pont aérien vient d'être organisé à destination des populations du Cachemire pakistanais, après le tremblement de terre qui a dévasté cette région ; il a permis d'apporter 250 tonnes d'aides en moins d'une semaine.

Evoquant le projet de loi de finances pour 2006, le **général Richard Wolsztynski** s'est félicité que 250 millions d'euros soient provisionnés au titre des OPEX, contre 100 millions en 2005. Puis il a indiqué que les crédits alloués aux personnels maintiendraient, comme en 2005, un léger sous-effectif, sous-effectif maîtrisé par des ajustements internes entre les différentes catégories, notamment sous-officiers et militaires techniciens de l'air (MTA). Constatant la densité du réseau des bases aériennes sur le territoire français, le chef d'état-major de l'armée de l'air a souligné que chaque base aérienne représentait un élément majeur de l'aménagement du territoire. Il s'est cependant interrogé sur les capacités financières de l'armée de l'air à entretenir ce patrimoine dans la durée. Il a relevé que les crédits disponibles en 2006 permettraient le maintien global du fonctionnement des bases aériennes, mais a cependant souligné que ce réseau était d'un format trop important au regard des besoins prévisibles de l'armée de l'air et qu'il pourrait conduire, à terme, à une paupérisation de certaines bases aériennes. Il a fait état de réflexions menées sur les évolutions de certaines implantations de l'armée de l'air. Ainsi, la base aérienne de Toulouse, avec le retrait du Centre d'instruction des équipages de transport et l'arrivée programmée des A 400 M, de même que le regroupement des hélicoptères à Cazaux, doit évoluer vers d'autres missions. De la même manière, la base de Dijon, où sont stationnés des avions de combat de type Mirage 2000, dont la fin de vie est envisagée à l'horizon 2020, devra également rechercher d'autres tâches, compte tenu des contraintes d'environnement associées aux nuisances sonores. Le retrait progressif des escadrons de Mirage F1 des bases de Colmar et Reims, vers 2015, soulève la question de la reconfiguration de leurs bases d'accueil.

Puis le **général Richard Wolsztynski** a souligné l'atout exceptionnel que représentaient, pour la France, les outils de formation de l'armée de l'air, et en particulier celui de la formation de ses pilotes. Il a ainsi salué le partenariat entrepris avec la Belgique, sur la base de Tours, en matière de formation de pilote de chasse, et sur la base d'Avord, pour les pilotes de transport.

Le chef d'état-major de l'armée de l'air a rappelé que la participation aux exercices internationaux contribuait à fortifier la qualité de l'entraînement des pilotes français. Ainsi la France participera en 2006 à un exercice qui réunira, au Brésil, les aviations des principaux pays de la région, ainsi que l'aviation sud-africaine. Il a souligné que l'activité aérienne pourrait être maintenue en 2005, malgré l'augmentation du prix du pétrole, grâce aux aménagements de la loi de finances rectificative de 2004 qu'il faut conjuguer à la réduction progressive du nombre d'avions en ligne, revenu, en l'espace

d'une dizaine d'années, de 500 à quelque 330 aujourd'hui. Précisant que l'objectif de 180 heures d'entraînement par pilote et par an, fixé par l'OTAN du temps de la guerre froide, restait un seuil toujours pertinent pour le maintien du savoir-faire des pilotes et la sécurité des vols, il a regretté que, depuis l'effondrement du mur de Berlin, peu de pays en Europe satisfont à ce niveau d'entraînement, hormis la Grande-Bretagne, la France et les pays scandinaves. En revanche, nos autres partenaires se situent davantage autour de 120 heures annuelles, les pays d'Europe centrale et orientale n'affichant que 50 heures. Ces différences quantitatives et qualitatives se perçoivent notamment en Afghanistan où seules les nations telles que la France, la Grande-Bretagne, le Danemark, la Norvège et les Pays-Bas, et, naturellement, les Etats-Unis, peuvent assumer des missions aériennes longues et difficiles inhérentes aux opérations menées. Le **général Richard Wolsztynski** a cependant souligné qu'il serait attentif au maintien de ce niveau d'entraînement en 2006, en dépit des aides notables fournies par les simulateurs.

Evoquant ensuite les équipements de l'armée de l'air, il s'est félicité de la constitution en 2006 d'un premier escadron de 20 Rafale, qui sera basé à Saint-Dizier. Ces avions pourront bénéficier d'armements nouveaux, livrés en 2006, dont 192 (87 version infrarouge et 105 version électromagnétique) missiles d'interception et de combat aérien (MICA), 140 missiles de croisière Scalp-EG. En matière d'aviation de transport, il a fait état de concertations menées entre la France et l'Allemagne pour affiner les critères logistiques requis par le futur A 400 M, dont les essais de moteur et hélices s'effectueront en février 2006. Le **général Richard Wolsztynski** a relevé le très bon retour d'expérience lié à l'utilisation des drones HUNTER, et a souhaité l'arrivée rapide des SIDM (système intérimaire de drone MALE), sur la base d'Istres. La relève sera ultérieurement assurée par le projet EUROMALE, qui devrait réunir, autour de la France, l'Italie, l'Espagne et la Suède. Il a salué l'arrivée, prévue par la loi de programmation militaire 2003-2008, de deux avions de transport à long rayon d'action (TLRA), successivement en juillet puis décembre 2006. Ces Airbus A 340 seront loués sur une longue durée avec une option finale d'achat. Le chef d'état-major de l'armée de l'air a conclu en évoquant le maintien en condition opérationnelle et les difficultés portant sur le niveau de disponibilité du matériel. Certes, a-t-il jugé, la création de la SIMMAD (structure interarmée de maintien en condition opérationnelle des matériels aériens de la défense), il y a cinq ans, a permis de redresser notablement cette disponibilité, d'un tiers des appareils, à deux tiers, en moyenne globale. Mais, si cette disponibilité des deux tiers permet le respect des contrats opérationnels de l'armée de l'air et de la formation du personnel navigant, elle reste peu satisfaisante dans l'absolu, alors que le coût de la maintenance ne cesse de croître. Il a plaidé pour le passage d'une logique d'acquisition à une logique de possession, jugeant que cet effort pouvait être soutenu par un partenariat avec la Délégation générale à l'armement (DGA).

M. Philippe Nogrix, rapporteur pour avis, a souligné l'importance d'une coopération européenne en matière de recueil d'informations. Il s'est inquiété de la possibilité de maintenir l'objectif des 180 heures de vol, par pilote et par an, en cas de poursuite de la hausse des carburants ou de fléchissement de la disponibilité des aéronefs. Il a souhaité obtenir des précisions sur le renouvellement de la flotte d'avions ravitailleurs avec notamment les avions multiroles transport-ravitailleurs (MRTT), ainsi que sur les motifs du retard constaté dans l'arrivée des drones SIDM dans les forces ; il a regretté le peu d'enthousiasme manifesté par nos partenaires à se joindre au projet EUROMALE. Il a enfin interrogé le chef d'état-major de l'armée de l'air sur la philosophie du projet « Air 2010 ».

Le **général Richard Wolsztynski** a apporté les éléments d'information suivants :

- la France dispose aujourd'hui d'une capacité complète et cohérente en matière de recueil d'informations par l'image, qui lui garantit une indispensable autonomie en ce domaine. Ainsi, notre pays dispose à la fois de capacité en imagerie optique, infrarouge, ou radars avec les trois types de capteurs : les satellites, comme Hélios, les avions pilotés et les drones. Il s'agit là d'autant de pistes possibles de coopération européenne pour le partage de l'image et à faible coût. Une action concrète est d'ailleurs déjà entreprise avec l'Allemagne en matière d'imagerie radar ;

- notre pays possède une double capacité de formation initiale et avancée des pilotes de combat, ce qui est rare. Aussi bien des offres de partenariat ont-elles été formulées et déjà mises en œuvre avec la Belgique pour la formation avancée sur Alphajet. Des concertations sont en cours avec l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne et la Grèce ;

- le Rafale dispose d'une autonomie en carburant supérieure de 50 % à celle d'un Mirage 2000, et les futurs avions ravitailleurs multiroles Airbus A 330 fourniront, d'ici 2015, une capacité de ravitaillement double de celle des actuels C 135. L'actuelle loi de programmation militaire n'a pas prévu de financement pour ces MRTT (multirole transport tanker), car le renouvellement de la flotte actuelle ne s'imposera qu'autour de 2010. La France doit cependant accompagner dès maintenant la démarche britannique d'acquisition de MRTT, dont les modalités financières innovantes ne sont d'ailleurs pas encore finalisées ;

- les SIDM seront livrés par EADS avec un retard de 18 mois, ce qui crée une rupture capacitaire en matière de drones, et place la France en situation délicate avec les Pays-Bas, qui sont nos partenaires dans ce projet ;

- une disponibilité moyenne de 2/3 des appareils est satisfaisante en « rythme de croisière », en permettant de respecter tant le contrat opérationnel que le contrat « formation » des pilotes, et peu de pays européens peuvent se prévaloir d'un tel niveau. Par ailleurs, la disponibilité en opérations extérieures est proche de 100 %. Il n'en demeure pas moins que le coût élevé d'acquisition de matériels, par ailleurs toujours plus sophistiqués, devrait

garantir une fiabilité encore meilleure. En réponse à **M. Yves Pozzo di Borgo**, le **général Richard Wolsztynski** a précisé qu'un audit était en cours de réalisation par le contrôle général des armées, et qu'une mission de modernisation de la maintenance aéronautique, confiée à un ingénieur général de l'armement, venait d'être mise en place. Au total, 964 millions d'euros seront consacrés au maintien en condition opérationnelle en 2006, pour un total de près de 1000 aéronefs, alors que la masse critique permettant d'obtenir une disponibilité satisfaisante nécessiterait 1,1 milliard d'euros ;

- la sécurité et la cohésion des personnels au sein de l'armée de l'air est une priorité qui justifie de nombreuses visites sur le terrain, des rencontres avec les présidents des catégories et les syndicats de personnels civils dont l'effectif global est d'environ 5.400 dans l'armée de l'air ;

- le projet « Air 2010 » est un véritable projet « d'entreprise » qui suppose l'adhésion de tous les personnels. Il porte sur quatre grands pôles qui structureront l'armée de l'air. Le pôle « Opérationnel » a été mis en oeuvre en janvier 2003 ; le pôle « Soutien » sera mis en oeuvre à partir de l'état-major de la région aérienne Sud installé à Bordeaux, un pôle « Forces », qui débutera sa montée en puissance sur le principe d'une mise en réseau à partir de la base de Metz. Enfin le pôle « Personnel » permettra d'assurer une gestion individualisée des carrières. A cet égard, le chef d'état-major de l'armée de l'air a souligné la nécessité de réduire le caractère systématique de la mobilité et a indiqué que la tendance serait à la diminution des affectations en région parisienne, redoutée par de nombreux personnels. L'armée de l'air comptait, au 1^{er} septembre, a précisé le **général Richard Wolsztynski**, 59.183 militaires et 5.465 civils.

M. André Rouvière a souhaité obtenir des précisions sur le rayon d'action et la polyvalence des drones, sur la possibilité éventuelle de les piloter à partir d'un avion. Il a souhaité également connaître le surcoût de maintenance des équipements engendré par les OPEX pour l'armée de l'air.

M. Jacques Peyrat s'est interrogé sur la pérennité de la base aérienne 943 de Nice. Il a par ailleurs déploré que, sur les 330 avions en ligne dans l'armée française, les conditions de maintenance ne permettaient, en réalité, de n'en faire voler que 220.

Mme Hélène Luc s'est félicitée du rôle de l'armée de l'air dans sa contribution au soutien des populations pakistanaises éprouvées par le récent tremblement de terre. Elle a souhaité obtenir des précisions sur la chaîne de commandement dont relevait l'armée de l'air dans sa participation à l'opération « Enduring Freedom » en Afghanistan. Elle a enfin souhaité être éclairée sur les modalités de défense des centrales nucléaires.

M. Jean-Guy Branger s'est interrogé sur la nature de la contribution de l'armée de l'air à l'assistance aux populations pakistanaises.

Le **général Richard Wolsztynski** a apporté les informations suivantes :

- il est sans doute techniquement possible de commander un drone à partir d'un avion, mais cette formule présenterait peu d'intérêt au plan opérationnel. En effet, le principe des drones est précisément de les substituer à l'avion piloté pour la réalisation de missions longues. De plus, les drones ont pour vocation première de ménager la sécurité des pilotes pour un coût inférieur à celui d'un avion piloté. Le SIDM, qui aura 1.000 km de rayon d'action pour une autonomie de près de 12 heures, sera nettement supérieur au Hunter dont le rayon d'action était de 500 km pour une autonomie de quelques heures. Cependant, l'armée de l'air est actuellement dépourvue de drones depuis le retrait du service des Hunter pour obsolescence, en décembre 2004. Le projet EURO-MALE prévoit un système de combat associé, mais il faut veiller à ne pas multiplier ces fonctionnalités qui risqueraient de peser sur son coût. Le choix, par la France, d'un drone MALE est pertinent au regard de ses besoins, alors qu'un drone HALE (haute altitude longue endurance) serait beaucoup plus coûteux ;

- la disponibilité des matériels projetés bénéficie d'une évidente priorité. C'est pourquoi le chiffre de deux avions disponibles sur trois ne s'applique qu'au matériel basé sur le territoire national. La logique d'emploi des moyens aériens militaires est totalement différente de celle des moyens aériens civils, qui mise sur une durée de vie des appareils d'environ 10 ans, liée à une utilisation intensive. Au contraire, l'armée de l'air adapte l'activité de ses aéronefs pour leur assurer une durée de vie élevée. Ainsi, le Mirage IV a-t-il volé durant 41 ans, le Jaguar, 32 ans, le Mirage F1, 35 ans et le Rafale est prévu pour durer une cinquantaine d'années ;

- 250 tonnes de matériels ont été transportées en une semaine, d'Europe au Pakistan, grâce à des appareils C 130 mis en œuvre par six pays différents ;

- l'une des missions de l'armée de l'air consiste à faire respecter l'interdiction du survol des centrales nucléaires ;

- en Afghanistan, l'armée française est impliquée dans deux opérations différentes : d'une part, la FIAS (Force internationale d'assistance et de sécurité) et, d'autre part, la mission « Enduring freedom », sous commandement américain, chargée de combattre les groupes terroristes. Dans le cadre de cette opération, un représentant de l'état-major français est présent au sein du commandement de la force pour veiller à la conformité des engagements des forces françaises au regard de leur mandat opérationnel défini par la France ;

- la base 943, située à Nice, est composée de deux éléments : d'une part, un dispositif de détection et de contrôle, qui subsistera, et, d'autre part, une base de support qui demeurera également, mais qui pourrait être redimensionnée.

**ANNEXE N° II -
LISTE DES BASES AÉRIENNES, ET DE LEURS PRINCIPALES
ACTIVITÉS**

	ACTIVITES STRUCTURANTES DES PRINCIPAUX SITES	NOMBRE ET TYPE D'APPAREILS (TDA 12/2005)
BA 101 Toulouse-Francazal	Centre d'instruction des équipages du transport (CIET) et centre d'instruction des équipages d'hélicoptères (CIEH) de la force aérienne de projection (FAP). Une section aérienne de gendarmerie, le 1 ^{er} régiment du train parachutiste de l'armée de terre et des avions de Météo-France sont stationnées sur la BA 101.	9 C160F 4 FENNEC
BA 102 Dijon <i>DMD de la CÔTE D'OR</i>	Etat-major du commandement des forces de protection et de sécurité de l'armée de l'air (CFPSAA). 2 Escadrons de chasse équipés du mirage 2000-5 (défense aérienne).	30 MIR 2000-5F
BA 103 Cambrai	2 Escadrons de chasse équipés de Mirage 2000 RDI (défense aérienne). Escadron de Défense Sol-Air 13.950.	32 MIR 2000C 4 MIR 2000B
BA 105 Evreux <i>DMD de l'Eure</i>	2 escadrons de transport tactique. Etablissement logistique du commissariat de l'air.	3 COUGAR 3 C160F 3 TWIN OTTER 1 C130 20 C160NG
BA 106 Bordeaux-Mérignac	Etat-major de la région aérienne sud. Compagnie régionale d'infrastructure. Commando parachutiste de l'air n°30.	2 TBM 700 5 FENNEC
BA 107 Villacoublay	Etats-majors de la région nord, du commandement de la force aérienne de projection (CFAP) et du commandement air des systèmes de surveillance, d'information et de communications (CASSIC). Escadron d'hélicoptères 03.067. Commando parachutiste de l'air n°20. Présence de nombreuses unités n'appartenant pas à l'armée de l'air (ALAT, forces aériennes de gendarmerie, COS).	2 A319 3 SUPER PUMA 1 MYST-20 8 FENNEC 4 FALCON 50 2 FALCON 900 6 TBM700
BA 110 Creil (BSVIA AIR) DMD de l'OISE	2 escadrons de transport Casa CN-235 / Airbus A-310 et DC-8. Centre de soutien logistique et de transport. Support d'OIA (EMIA/FE- Centre militaire d'observation par satellite - UFV-DRM) et d'OVIA (Centre national de ciblage).	3 AIRBUS A310 2 TLRA en cours d'acquisition 7 CN235
BA 112 Reims	2 escadrons de reconnaissance équipés de Mirage F1CR. Escadron de Chasse 03.033 « mis en sommeil » à l'été 2005.	40 MIR F1CR
BA 113 Saint-Dizier	Escadron de Chasse équipé de Jaguar jusqu'à l'été 2005 en attente de la montée en puissance Rafale. DAMS 18.004 (MCO des Air-Sol Moyenne Portée ASMP). Escadron de Défense Sol-Air 05.950 BARROIS	5 ALPHAJET

BA 115 Orange <i>DMD du VAUCLUSE</i>	2 Escadrons de chasse équipés de Mirage 2000 RDI (défense aérienne) et de Mirage 2000 B (mission de transformation sur M 2000). Détachement permanent du DAMS. Escadron de Défense Sol-Air 10.950. Etablissement logistique du commissariat de l'air de Portes-les -valence.	26 MIR 2000C 15 MIR 2000B
BA 116 Luxeuil <i>DMD de la HAUTE-SAÔNE</i>	- 2 Escadrons Mirage 2000 N (mission nucléaire stratégique). - Centre d'Instruction Tactique 00.339 "AQUITAINE" chargé de l'instruction des escadrons ayant pour mission la pénétration tout temps à basse altitude. - Escadron de Défense Sol-Air 04.950 "SERVANCE".	40 MIR-2000N 1 MYST-20
BA 117 Paris	Etat-major de l'armée de l'air et directions centrales.	
BA 118 Mont-de-Marsan <i>DMD des LANDES</i>	Commandement du centre d'expériences aériennes militaires (CEAM) Centre de détection et de contrôle. Centre d'instruction du contrôle et de la défense aérienne. Escadron de reconnaissance stratégique (dissolution été 2005). Dépôt atelier munitions spécialisées 16.004. Escadron de Défense Sol-Air 12.950. Compagnie du génie de l'air.	2 MIR F1CR 3 TWIN OTTER 3 ALPHAJET 4 CN235 2 MIR 2000C 1 MIR 2000B 1 MIR 2000N 2 MIR 2000-5F 4 MIR 2000D 6 RAFALE B
BA 120 Cazaux	École (franco-belge) de Transition Opérationnelle 00.008. Escadron d'hélicoptères 1/67 "Pyrénées" Centre de formation des techniciens de sécurité de l'Armée de l'Air. Centre d'expérimentation et d'instruction au tir aérien.	30 ALPHAJET 13 PUMA 4 EC 725 RESCO
BA 123 Orléans-Bricy <i>DMD du LOIRET</i>	2 Escadrons de transport tactique. Escadron de renseignement et de guerre électronique. Groupe de télécommunications. Commando parachutiste de l'air n°10.	27 C160F 5 C130H 8 C130H30
BA 125 Istres	Escadron de ravitaillement en vol. Escadron mirage 2000 N (mission nucléaire stratégique). Escadron d'hélicoptères. 25ème régiment du génie de l'air. Dépôt atelier munitions spécialisées 11.004. Escadron de Défense Sol-Air 01.950.	20 MIR 2000N 11 C-135FR 3 KC-135R 2 SUPER PUMA 6 FENNEC
BA 126 Solenzara	Entraînement aux missions de tir canon en air-air sur des cibles tractées et en air-sol. Escadron d'hélicoptères Puma SA 330 plus particulièrement chargée des missions de sauvetage notamment en mer. <i>Escadron de Défense Sol-Air 07.950.</i>	2 PUMA
BA 128 Metz	Etat-major de la Force Aérienne de Combat (FAC). 54ème Escadre de Renseignement Air. Centre de Détection et Contrôle Mobiles. Groupe de Télécommunications. Escadron d'hélicoptères 02.067 "VALMY". Compagnie régionale d'infrastructure.	2 TBM 700 7 FENNEC dont 1 à Libreville 2 C160G
BA 132 Colmar <i>DMD du HAUT RHIN</i>	2 Escadrons de chasse équipés de mirage F1 CT (attaque au sol avec de l'armement conventionnel) et de mirage F1 B (mission de transformation sur mirage F1).	30 MIR F1CT 10 MIR F1B
BA 133 Nancy	3 Escadrons de chasse équipés de Mirage 2000 D (assaut conventionnel tout temps).	60 MIR 2000D
BA 160 Dakar (BSVIA AIR)	Capacité d'accueil et de soutien d'opérations diverses. Participation à des missions de service public (EVASAN, SAR, aide aux populations dans le cadre de catastrophes naturelles). Mise en oeuvre du plan d'évacuation des ressortissants (RESEVAC). Soutien opérationnel aérien des FFCV (aérotransport, recherche et	1 FENNEC 1 C160F

	<p>sauvetage, évacuations sanitaires).</p> <p>Base de soutien à vocation interarmées (BSVIA) au profit d'organismes des forces françaises du Cap Vert (EMIA, STIA, DAT, Aéronautique navale, DICOM).</p> <p>Coopération avec l'armée sénégalaise.</p>	
BA 181 Saint-Denis	<p>Missions de souveraineté (La Réunion et Mayotte).</p> <p>Capacité d'accueil et de soutien d'opérations diverses.</p> <p>Participation à des missions de service public (EVASAN, SAR, aide aux populations dans le cadre de catastrophes naturelles).</p>	<p>2 FENNEC</p> <p>2 C160F</p>
BA 188 Djibouti <i>(BSVIA AIR)</i>	<p>Maintien de l'intégrité nationale du territoire national djiboutien dans le cadre des accords de défense signés en 1977 : surveillance et sûreté aérienne permanentes de l'espace aérien de la RDD. Missions humanitaires (actions civilo-militaires) au profit de la RDD : EVASAN, secours aux populations.</p> <p>Capacité d'accueil et de soutien d'opérations diverses.</p> <p>Mise en oeuvre du plan d'évacuation des ressortissants (RESEVAC).</p>	<p>6 MIR 2000C</p> <p>3 MIR 2000D</p> <p>2 PUMA</p> <p>1 FENNEC</p> <p>1 C160F</p>
BA 190 Tahiti Faa'a	<p>Missions de souveraineté.</p> <p>Capacité d'accueil et de soutien d'opérations diverses.</p> <p>Participation à des missions de service public (EVASAN, SAR, aide aux populations dans le cadre de catastrophes naturelles).</p>	<p>2 CN235</p> <p>2 Super Puma (perspective de retrait en 2006)</p>
DA 204 Bordeaux-Beauséjour	<p>Atelier de réparation de l'armée de l'air (soutien technique des matériels d'environnement).</p> <p>Etablissement central de l'infrastructure de l'air.</p>	
BA 217 Brétigny	<p>Structure intégrée de maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques de la défense.</p> <p>Service logistique du commissariat de l'air (SELOCA).</p> <p>Escadron Syderec (OVIA).</p> <p>Support d'OIA (SOCRATE) et d'OVIA (SIMMAD, BEAD, SYDEREC)</p>	
DA 273 Romorantin <i>DMD du LOIR ET CHER</i>	<p>Entrepôt de l'armée de l'air chargé du stockage de matériel de l'armée de l'air et de l'impression et de l'émission de la documentation technique de l'armée de l'air.</p> <p>Le DA abrite également un centre de vol à voile.</p>	<p>5 D140</p>
DA 277 Varennes-sur-Allier <i>DMD de l'ALLIER</i>	<p>Entrepôt de l'armée de l'air chargé du stockage et de l'entretien des matériels d'environnement.</p>	
BA 278 Ambérieu <i>DMD de l'AIN</i>	<p>La mission de l'Atelier de réparation de l'armée de l'air comprend principalement la révision et la réparation d'équipements électroniques bord et sol, d'équipements de télécommunication de détection et d'aides à la navigation et la fabrication d'équipements simples. Il a en charge également l'étalonnage et la réparation de tous les appareils de mesure de l'Armée de l'air ainsi que la confection et la réparation des matériels de sécurité, sauvetage et survie des pilotes.</p>	<p>2 D140</p>
BA 279 Châteaudun <i>DMD de l'EURE ET LOIR</i>	<p>Entrepôt de l'armée de l'air chargé du stockage des avions et de leur convoyage vers les escadrons de l'armée de l'air.</p>	<p>1 TBM 700</p>
BA 365 Antilles - Fort de France	<p>Missions de souveraineté.</p> <p>Capacité d'accueil et de soutien d'opérations diverses.</p> <p>Participation à des missions de service public (EVASAN, SAR, aide aux populations dans le cadre de catastrophes naturelles).</p>	<p>2 PUMA</p> <p>2 FENNEC</p> <p>3 CN235</p>
BA 367 Cayenne	<p>Missions de souveraineté.</p> <p>Protection du centre spatial guyanais.</p> <p>Capacité d'accueil et de soutien d'opérations diverses.</p> <p>Participation à des missions de service public (EVASAN, SAR, aide aux populations dans le cadre de catastrophes naturelles).</p> <p>Participation aux opérations de lutte contre l'orpaillage clandestin, l'immigration clandestine, le narcotrafic.</p>	<p>4 PUMA</p> <p>3 FENNEC</p>

BA 701 Salon-de-Provence	Base école de formation des officiers.	16 ALPHAJET 5 D140 5 CAP 10B 4 CAP232 6 MOUSQUETAIRE 30 TUCANO
BA 702 Bourges-Avord	- Escadron de détection et contrôle aéroportés (EDCA). - Ecole de l'aviation de transport. - Prise d'alerte des MIRAGE 2000 N (dépôt de missiles nucléaires ASMP, hangarets et PC enterré) et des avions ravitailleurs C 135 FR. - Dépôt atelier munitions spécialisées . - Entrepôt de munition de l'armée de l'air (Savigny-en-Septaine). - Centre de langue aéronautique spécialisé. - Escadron de Défense Sol-Air 02.950.	23 XINGU 4 E3F
BA 705 Tours	Etat-major du commandement des écoles de l'armée de l'air (CEAA). Ecole (franco-belge) de l'aviation de combat (EAC). Centre de détection et de contrôle de Cinq-mars-la-pile. Entrepôt de l'armée de l'air de Cinq-mars-la-pile (matériel électronique bord et sol, armement petit calibre, pneumatiques). Service des rémunérations et pensions du commissariat de l'air.	46 ALPHAJET
BA 709 Cognac	Ecole de pilotage de l'armée de l'air.	73 EPSILON
BA 721 Rochefort	Ecole de formation initiale des sous-officiers.	
BA 722 Saintes	<i>Ecole de formation des apprentis mécaniciens et des militaires techniciens de l'air.</i>	5 D140
BA 749 Grenoble	Ecole d'enseignement général des pupilles de l'air.	
Eléments Air Nouméa (SACA 875)	Missions de souveraineté. Capacité d'accueil et de soutien d'opérations diverses. Participation à des missions de service public (EVASAN, SAR, aide aux populations dans le cadre de catastrophes naturelles).	5 PUMA 2 FENNEC 3 CN235
Abidjan (SACA 875)	Capacité d'accueil et de soutien d'opérations diverses. Mise en oeuvre du plan d'évacuation des ressortissants (RESEVAC).	1 FENNEC
Libreville (SACA 875)	Capacité d'accueil et de soutien d'opérations diverses. Participation à des missions de service public (EVASAN, SAR, aide aux populations dans le cadre de catastrophes naturelles). Mise en oeuvre du plan d'évacuation des ressortissants (RESEVAC).	1 FENNEC (Metz) 2 C130
BA 901 Drachenbronn	Centre de Détection et de Contrôle (CDC 05.901). Coordination des opérations de recherche et de sauvetage (CCS).	
BA 921 Taverny (BSVIA AIR) DMD du VAL D'OISE	Etat-major du commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA). Etat-major des forces aériennes stratégiques (FAS).	
DA 922 Doullens	Radar tridimensionnel Palmier Une dissolution du DA est envisagée en 2006 dans le cadre d'un projet de création d'un centre EPID sur l'emprise du détachement.	
BA 942 Lyon Mont-Verdun	Centre de Détection et de Contrôle. Coordination des opérations de recherche et de sauvetage (CCS).	
BA 943 Nice DMD des ALPES MARITIMES	Centre de Détection et de Contrôle.	