

N° 80

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1995-1996

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1995.

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 1996,
ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME VII

DÉFENSE

AIR

Par M. Hubert FALCO,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Xavier de Villepin, président ; Yvon Bourges, Guy Penne, Jean Clouet, François Abadie, vice-présidents ; Mme Danielle Bidard-Reydet, MM. Michel Alloncle, Jacques Genton, Jean-Luc Mélenchon, secrétaires ; Nicolas About, Jean-Michel Baylet, Jean-Luc Bécart, Mme Monique Ben Guiga, MM. Daniel Bernardet, Didier Borotra, André Boyer, Mme Paulette Brisepierre, MM. Michel Caldaguès, Robert Calmejane, Jean-Paul Chambriard, Charles-Henri de Cossé-Brissac, Pierre Croze, Marcel Debarge, Bertrand Delanoë, Jean-Pierre Demerliat, Xavier Dugoin, André Dulait, Hubert Durand-Chastel, Claude Estier, Hubert Falco, Jean Faure, Gérard Gaud, Jean-Claude Gaudin, Philippe de Gaulle, Daniel Goulet, Yves Guéna, Jacques Habert, Marcel Henry, Christian de La Malène, Edouard Le Jeune, Maurice Lombard, Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Paul d'Ornano, Charles Pasqua, Alain Peyrefitte, Bernard Plasait, Guy Robert, Michel Rocard, André Rouvière, Robert-Paul Vigouroux, Serge Vinçon.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10ème législ.) : 2222, 2270 à 2275 et T.A. 413.

Sénat: 76 et 77 (annexes n°46 et n°47) (1995-1996).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
CHAPITRE I LA PLACE DE L'ARMÉE DE L'AIR DANS LE DISPOSITIF DE DÉFENSE	7
CHAPITRE II PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU BUDGET DE L'ARMÉE DE L'AIR POUR 1996	11
A. LES CRÉDITS DE FONCTIONNEMENT DE L'ARMÉE DE L'AIR ; LE TITRE III	11
1. <i>Les dépenses en personnel</i>	11
2. <i>Les dépenses de fonctionnement des bases et services</i>	12
3. <i>Les crédits d'entretien programmé des matériels</i>	13
4. <i>Quelles limites pour les restructurations ?</i>	13
a) <i>La diminution des points d'implantation</i>	14
b) <i>La restructuration a un coût à court terme</i>	15
B. LES CRÉDITS D'ÉQUIPEMENT DE L'ARMÉE DE L'AIR	15
CHAPITRE III LES PERSONNELS DE L'ARMÉE DE L'AIR : EFFECTIFS ET CARRIÈRES	19
A. L'ÉVOLUTION DES EFFECTIFS	19
B. L'INCIDENCE DES QUESTIONS D'EFFECTIFS SUR LA GESTION DES CARRIÈRES	19
1. <i>Les officiers</i>	19
2. <i>Les sous-officiers</i>	20
C. LE RECRUTEMENT ET LA FORMATION DES PERSONNELS D'ACTIVE DE L'ARMÉE DE L'AIR	21
1. <i>Le recrutement des officiers</i>	21
2. <i>La formation des pilotes</i>	23
3. <i>Le recrutement des sous-officiers</i>	23
4. <i>La formation professionnelle des sous-officiers : tenir compte des carrières courtes et de « l'interarmisation »</i>	24
5. <i>L'effort concernant les appelés</i>	24
CHAPITRE IV L'ACTIVITÉ AÉRIENNE	25
A. LES CRÉDITS DESTINÉS AUX CARBURANTS AÉRONAUTIQUES	25
B. LES CRÉDITS CONSACRÉS À L'ENTRETIEN PROGRAMMÉ DES MATÉRIELS	26
C. LES RECHANGES AÉRIENS	26
CHAPITRE V L'EFFORT D'ÉQUIPEMENT DE L'ARMÉE DE L'AIR	27
A. L'AVIATION DE COMBAT, L'ÉTAT DES LIEUX : UN NÉCESSAIRE RENOUVELLEMENT	27

B. LA NÉCESSAIRE MODERNISATION DE LA FLOTTE D'AVIONS DE COMBAT	28
1. <i>Le Mirage 2000-5 (rénovation du Mirage 2000DA)</i>	28
2. <i>Le Mirage 2000 D d'attaque au sol</i>	29
C. LE REMPLACEMENT DE LA FLOTTE : L'ÉVOLUTION DU PROGRAMME	
RAFALE	29
1. <i>Un pari technologique</i>	29
2. <i>Les incertitudes concernant l'avenir du programme</i>	30
D. DÉVELOPPER NOS CAPACITÉS DE PROJECTION	32
1. <i>Une flotte d'appareils de transport inadaptée aux besoins</i>	32
2. <i>Le programme ATF</i>	32
a) <i>Le projet</i>	32
b) <i>Une ambition industrielle européenne</i>	33
c) <i>Les observations de votre rapporteur</i>	33
E. LES ARMEMENTS	37
F. LES AUTRES PROGRAMMES	38
CONCLUSION	39
EXAMEN EN COMMISSION	40

Mesdames, Messieurs,

Pour l'armée de l'air comme pour l'ensemble de la défense, le projet de budget pour 1996 est un budget dont il est à craindre qu'il ne dépassera guère quelques mois d'existence. Tout au plus sommes-nous invités à apprécier un dispositif financier qui prend le relais d'une loi de programmation devenue obsolète avant de le passer à une future loi de programmation dont tout nous laisse à penser qu'elle posera à la défense plus de problèmes qu'elle n'en résoudra, du moins à court terme, si l'on se réfère aux intentions de réduction des crédits d'équipement.

Budget **précaire**, mais aussi budget **aveugle** puisqu'il a été conçu et est examiné par le Parlement dans l'attente des décisions importantes que le Conseil de défense sera conduit à prendre au vu des conclusions des différents groupes de travail du Comité stratégique mis en place par le gouvernement le 11 juillet dernier.

L'exercice qu'il nous est proposé de mener ensemble est donc complexe.

Votre rapporteur s'efforcera, dans un premier temps, de présenter le principal enjeu, à savoir la place dévolue à notre armée de l'air dans la stratégie globale de défense conçue pour nos armées dans le contexte international nouveau. Il présentera ensuite les grandes lignes du projet de budget de l'armée de l'air en rappelant que les équipements qui lui sont nécessaires pour ses missions doivent lui permettre, outre de confirmer son excellence, de compenser une nouvelle réduction de son format que l'on pressent inéluctable.

CHAPITRE I

LA PLACE DE L'ARMÉE DE L'AIR DANS LE DISPOSITIF DE DÉFENSE

Les conclusions prochaines du Comité stratégique et de ses différents groupes de travail feront tomber les incertitudes actuelles quant au maintien ou à l'aménagement plus ou moins substantiel des missions confiées à nos armées, du format de ces dernières et surtout, des équipements qui leur seront octroyés, compte tenu des contraintes financières extrêmement rigoureuses. Ces conclusions confirmeront la caducité de la loi de programmation militaire votée en 1994. Toutefois, le Livre Blanc sur la défense publié en février 1994 devrait demeurer la référence de base quant aux missions générales attendues de nos armées et aux priorités définies dans l'environnement stratégique prévisible.

Il n'est donc pas inutile, avant d'aborder précisément le contenu du projet de loi de finances pour 1996 concernant l'armée de l'air, de rappeler la vocation de cette armée qui tient une place primordiale dans notre dispositif de défense.

Le Livre Blanc expose, notamment dans le chapitre relatif au renouvellement de notre stratégie de défense, compte tenu des évolutions prévisibles des scénarios d'intervention de nos forces, le principe d'une nouvelle complémentarité entre la dissuasion nucléaire, garante de la protection de nos intérêts vitaux, et l'action militaire fondée notamment sur la participation de nos forces à des missions extérieures de prévention et de gestion de crises localisées.

Dans ce nouvel équilibre dissuasion/action, l'armée de l'air, partie prenante aux deux éléments, est appelée à tenir une place centrale.

Dans le domaine de la dissuasion nucléaire tout d'abord, en particulier dans celle de ses composantes stratégiques, dont deux sur trois (Forces aériennes stratégiques des Mirage IV P et des Mirage 2000N ainsi que les 18 missiles du plateau d'Albion) relèvent de l'armée de l'air. Des évolutions se dessineront bientôt, tant en ce qui concerne le vecteur aéroporté que pour ce qui a trait à l'éventuelle fermeture du site d'Albion.

Dans le domaine de l'action, notre autonomie stratégique repose, hors nucléaire, sur trois fonctions clés :

- l'intelligence des situations par le renseignement

- la maîtrise des situations complexes qui, dans le cadre de gestion politique et militaire de crises régionales, nécessitent l'insertion de nos forces dans des structures multinationales et interarmées

- la mobilité stratégique enfin, et la capacité de projection de forces qu'elle entraîne.

Dans ces trois domaines d'action, l'armée de l'air joue un rôle primordial en ce qui concerne :

- **l'intelligence des situations**, grâce aux Mirage F1CR, aux DC8 Sarigue et C160 Gabriel et à la grande qualité de ses interpréteurs et officiers spécialisés qui participent, avec les autres armées, à l'analyse du renseignement ;

- la **gestion des crises régionales**, dont la localisation préalable est par nature impossible, imposera des réactions rapides, pour lesquelles l'armée de l'air dispose d'atouts évidents. La nature même des opérations menées dans ce cadre nécessitera un degré plus ou moins élevé d'intégration, qui place l'armée de l'air en position favorable compte tenu de l'adaptabilité de ses structures à un commandement interallié ;

- la **mobilité stratégique** fait appel aussi pour une grande part à l'armée de l'air. Une projection de forces significative repose sur la capacité à transporter rapidement hommes et matériels, à des distances éloignées du territoire national.

Pour ce qui est de la **projection de puissance**, l'arme aérienne répond là aussi, grâce à sa capacité rapide d'intervention et de délivrance à longue distance de feux puissants, aux besoins de réponse de la nation ou de la communauté internationale (comme on l'a vu en Bosnie) face à la naissance ou l'aggravation d'une crise régionale.

Plus précisément, à partir des conclusions du Livre Blanc, on peut identifier, pour l'armée de l'air de demain, les priorités suivantes :

- le contrôle de zones étendues et/ou lointaines à l'aide du couple SDCA (système de détection et de commandement aéroporté) et avions de supériorité aérienne ;

- la projection de forces et donc le renforcement et la modernisation de nos capacités de transport ;

- l'action tout temps dans la profondeur nécessitant des appareils modernes possédant une supériorité technologique et des contremesures efficaces ;

- des armements précis, limitant les dommages collatéraux et permettant la sécurité de nos forces.

Telles sont les priorités arrêtées. A celles-ci doit correspondre un format adapté pour l'armée de l'air. Celui-ci laisse apparaître les besoins suivants :

- une vingtaine d'escadrons de combat (de 20 appareils chacun), permettant d'assurer la posture de sûreté (défense aérienne et forces aériennes stratégiques) et la projection de 6 à 9 d'entre eux sur des théâtres extérieurs).

- une vingtaine d'avions ravitailleurs,

- une centaine d'appareils de transport tactique et logistique.

Telles ont été les conclusions du Livre Blanc concernant la part de l'armée de l'air dans l'évolution de notre défense : des **priorités opérationnelles, un format adapté**, enfin la mise en place, sur la base d'une réflexion engagée bien avant la publication du livre blanc, d'une **nouvelle organisation**. Le rapport de mon excellent collègue Albert Voilquin avait, l'an passé, présenté très clairement les grandes lignes de cette réforme. Votre rapporteur n'y reviendra que succinctement pour relever que cette réorganisation de l'armée de l'air a précisément pris en compte l'évolution du contexte stratégique : la nouvelle structure de commandement qui sépare l'opérationnel de l'organique, fait disparaître la notion de commandement spécialisé et centralisé, auprès du chef d'état-major de l'Armée de l'air, les instruments propres à préparer le volet militaire d'une action de gestion de crise et la direction des opérations.

C'est donc une structure assouplie qui est désormais en place, permettant la constitution de modules adaptés à chaque mode d'action.

Ainsi, sauf à remettre en cause les recommandations du Livre Blanc qui ont à peine deux ans, il convient de tirer les conséquences budgétaires de ces données, sachant que l'exercice se déroule dans le cadre d'une nécessaire contraction des dépenses publiques. Cela revient, pour faire simple, à s'interroger sur notre capacité à concilier notre ambition et nos moyens. En l'occurrence le présent projet de loi de finances sera, pour notre défense, un budget de transition dans l'attente de la prochaine loi de programmation militaire, issue des décisions du Conseil de Défense, préparées par les travaux du Comité stratégique.

Le présent rapport s'attachera donc à analyser les grandes lignes du projet de budget pour 1996 de l'armée de l'air en soulignant ses besoins, compte tenu des missions qui lui sont demandées.

CHAPITRE II PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU BUDGET DE L'ARMÉE DE L'AIR POUR 1996

A. LES CRÉDITS DE FONCTIONNEMENT DE L'ARMÉE DE L'AIR ; LE TITRE III

Les crédits relatifs aux dépenses ordinaires s'élèvent à 15 843 millions de francs en 1996, soit en augmentation de 1,78 % par rapport à 1995, hausse essentiellement consacrée à l'évolution des dépenses de personnel. Les 5 postes traditionnels recouvrant les dépenses de fonctionnement sont dotés en 1996 de la façon suivante :

	Budget 1994	Budget 1995	Projet de budget 1996	Variations %
Rémunérations et charges sociales	10 754,6	11 72,7	11 371,0	+ 2,7
Alimentation	560,8	565	575,3	+ 1,8
Fonctionnement des bases et services (hors produits pétroliers)	1 368,8	1 378,4	1 398,7 (1)	+ 1,5 (1)
Produits pétroliers				
- avions	1 097,3	810,6	770,8	- 4,9
- autres	232	248,4	236,2	- 4,9
TOTAL	1 329,3	1 059	1 007	
Entretien programmé des matériels	1 660,7	1 463,7	1 463,7	0
TOTAL	15 674,2	15 538,8	15 815,7 (2)	+ 11,8

(1) comprenant principalement un transfert de charges et des ressources en provenance de la DIRCEN

(2) Hors subventions du Musée de l'Air (26,8 MF).

1. Les dépenses en personnel

Elles intègrent en premier lieu, en **mesures nouvelles**, 30,8 millions de francs correspondant à la dernière tranche d'application des mesures dites « Durafour », prévoyant divers rééchelonnements indiciaires. En outre,

26,2 millions de francs permettront la revalorisation de diverses indemnités au profit des personnels de carrière. Enfin, au titre des mesures catégorielles, un contingent de 3 droits supplémentaires à 23 % est octroyé pour les officiers brevetés et de 33 droits pour la prime de qualification des sous-officiers brevetés. Il faut noter que ces contingents supplémentaires sont en-deçà des besoins que l'armée de l'air estime raisonnablement respectivement à 21 et 300.

En termes d'effectifs, est prévue la suppression de 517 postes de militaires du contingent, mais aussi, dans le cadre de la revalorisation du service national, la transformation de 31 aviateurs de 2e classe en 11 aspirants et 20 sergents du contingent.

Par ailleurs, le projet de loi de finances ne prévoit la création que de 4 postes d'officiers (sur les 16 demandés initialement).

Enfin, votre rapporteur se félicite de ce que le budget pour 1996 prenne en compte -pour la première fois- le glissement vieillesse-technicité (GVT) à hauteur de 90 MF.

2. Les dépenses de fonctionnement des bases et services

Les crédits relatifs au fonctionnement des bases atteignent, dans le projet de loi de finances 1996, 1,399 milliard de francs, soit en hausse de 1,5 % par rapport à l'an passé, hausse due principalement à un transfert de charges et de ressources de la DIRCEN vers l'armée de l'Air, ce qui signifie qu'à structure constante, cette dotation ne progressera pas en 1996. Cette dotation doit retenir l'attention : le fonctionnement courant des bases, ce sont les conditions de vie et de travail quotidiennes des personnels, ce qui est déjà important en soi, mais aussi, pour une large part, les conditions de leur instruction et préparation opérationnelle.

Or cette dotation fait apparaître chaque année une insuffisance structurelle d'une centaine de millions de francs, en dépit des mesures d'économie et de rationalisation mises en oeuvre par l'armée de l'air. L'exemple des économies d'énergie l'illustre bien, où il a été procédé, en 20 ans, à 30 % de réduction en TEP de la consommation des carburants routiers et à 60 % de celle des combustibles de chauffage.

Des dépenses nouvelles sont récemment apparues liées à l'augmentation des échanges avec l'extérieur dans le cadre de la coopération avec les pays de l'Est, ou à l'implication accrue de la France dans certains organismes internationaux. En outre, la modernisation de certains équipements génère des dépenses nouvelles permanentes : ainsi en est-il de

l'informatique et des transmissions de données en temps réel ; il en va de même de l'électricité nécessaire au fonctionnement des installations de climatisation qui accompagnent les ensembles informatiques. Enfin, 1996 verra arriver des dépenses nouvelles liées à la suppression des franchises postales, à la mise en oeuvre au sol du satellite Hélios, au fonctionnement du nouveau système Socrate. Le paiement des changements de résidence lié à la fermeture de la base de Nîmes viendra alourdir le fardeau. L'équilibre de gestion de ce chapitre a donc atteint une limite qu'il faudra prendre en compte.

Le tableau ci-dessous retrace les principaux postes des dépenses de fonctionnement des bases :

	1996	Evolution/95
Fonctionnement des bases et des services, dont :	1 635	+ 0,55 %
- fonctionnement courant	1 399	+ 1,5 %
- carburants routiers et combustibles	236	- 4,8 %
Carburants opérationnels	771	- 4,9 %
Total chapitre 34-03	2 406	- 1,27 %

3. Les crédits d'entretien programmé des matériels

Ceux-ci sont simplement reconduits en francs courants à 146,4 millions de francs, soit en réduction, en francs constants, de 2,15 % compte tenu de l'hypothèse de hausse des prix retenus dans la préparation de la loi de finances pour 1996.

4. Quelles limites pour les restructurations ?

Afin d'obtenir des gains de productivité, et de faire face aux contraintes budgétaires, l'armée de l'air a pu opérer des économies importantes par réduction des besoins de personnel et des dépenses de fonctionnement, tout en assurant le maintien de ses capacités opérationnelles. Cette action a pris trois formes principales : la diminution de points d'implantation, la concentration des moyens sur les bases restantes, enfin le resserrement du dispositif de l'aviation de combat dont le nombre d'avions en ligne est désormais de 390 au lieu de 450 en 1992.

a) *La diminution des points d'implantation*

Le procès est parfois fait à l'armée de l'air de disposer d'un nombre de bases aériennes excessif par rapport à ses besoins nouveaux. A cet égard, il convient de préciser que derrière le vocable « base aérienne » on trouve des implantations qui ne possèdent aucune des caractéristiques communément associées à ce type d'installation comme, par exemple, une piste d'envol. C'est ainsi que l'armée de l'air met en oeuvre pas moins de 18 bases diverses : bases "radar", bases "entrepôt", bases "écoles", voire base support d'état-major.

L'armée de l'air ne dispose donc à ce jour que de **26 bases** avec plates-formes. Encore sur ce total, ne peut-on vraiment retenir que 14 véritables bases aéronautiques : 4 sites dits « très grandes bases » (piste de plus de 3 500).

Très grandes bases		
Numéros de base	Villes	Départements
702	Bourges-Avord	18
105	Evreux	27
125	Istres	13
118	Mont-de-Marsan	40

Dix autres sites rassemblent des avions de combat et des avions de transport.

Numéros de base	Villes voisines	Départements
103	Cambrai	59
132	Colmar	68
102	Dijon	21
116	Luxeuil	70
133	Nancy	54
115	Orange	84
123	Orléans-Briay	45
112	Reims	51
113	St-Dizier	52
136	Toul-Rosières	54

Il convient également de rappeler que depuis treize ans, l'armée de l'air a dû dissoudre 16 bases aériennes.

Par ailleurs, en 1996, les restructurations suivantes sont prévues : fermeture de la base 726 de Nîmes et de la base 522 de Compiègne comprenant la dissolution du 25e Régiment du Génie de l'air, dont les éléments seront transférés à Toul-Rosières et à Istres. Dans la même logique, le service du matériel de l'armée de l'air a procédé, au cours des dernières années, au regroupement d'ateliers de production par pôles fonctionnels et au recentrage de ses activités d'approvisionnement et de stockage sur un nombre restreint d'entrepôts (fermetures en 1994 de l'établissement de Toulouse-Balma).

b) La restructuration a un coût à court terme

Le coût est d'abord fonctionnel ; la multiplication des travaux d'infrastructure pour accueillir, sur de nouveaux sites, les nouveaux services qui leur sont adjoints, entraîne des sujétions quotidiennes supplémentaires. Ce coût est également financier puisque les travaux engagés s'imputent sur ceux qui sont liés à l'amélioration des conditions de vie et de travail. Enfin il faut rappeler que les transferts d'unités entraînent des coûts importants de changements de résidence.

Si ces mesures de restructuration permettent d'accompagner le mouvement général de déflation des effectifs prévus par la loi de programmation, elles n'y suffisent pas. D'autres décisions devront être prises, sachant que leur réalisation effective nécessite un délai moyen de cinq ans : deux ans pour l'aménagement préalable des infrastructures, trois ans pour absorber, compte tenu des contraintes statutaires, les réductions d'effectifs de personnels d'active, dont 1 000 à 1 200 cadres sont concernés par exemple pour une base aérienne plate-forme.

Enfin, au fur et à mesure de cette évolution, on assiste à une réduction du nombre des emplois de responsabilité -commandements d'unités ou de bases- qui risque d'entraîner une reconfiguration globale des carrières d'officiers. Cela risque d'être perçu comme une régression.

B. LES CRÉDITS D'ÉQUIPEMENT DE L'ARMÉE DE L'AIR

Les crédits de paiement prévus en loi de finances initiale 1996 pour l'équipement de l'armée de l'air s'élèvent, titres V et VI confondus, à 21 092 millions de francs, soit en francs courants, en recul de 1 628 millions de francs par rapport à 1995. Si l'on raisonne en termes de ressources disponibles, en ajoutant donc au montant de loi de finances initiale 240 millions de francs de fonds de concours et 1 126 millions de francs de reports de crédits, la dotation globale est de 22 458 MF, en retrait de 7,7 % par rapport à celle de 1995, laissant apparaître **une insuffisance de 2 662 millions de francs** par rapport à la seconde annuité de la dernière loi de programmation.

L'évolution des différents crédits d'équipement figure dans le tableau ci-après :

	Autorisations de programme				Crédits de paiement			
	1994	1995 (LFI)	1996 (LFI)	Variations %	1994	1995 (LFI)	1996 (LFI)	Variations %
Espace	0	4	34		41	0	50	
Autres études	5 085,3	4 979	4 785	- 3,9	5 758,3	5 533	4 861	- 12,1
Fabrications	16 090,09	16 582,8	15 248,9	- 8	16 221,9	16 181,8	15 197,9	- 6,1
Infrastructure	1 100,3	1 036,9	1 060,6	+ 2,3	1 015,3	994,9	953,6	- 4,2
TOTAL Titre V	22 276,5	22 602,7	21 128,4	- 6,5	23 036,5	22 709,7	21 062,4	- 7,3

Cette réduction de la dotation équipements de l'armée de l'air (- 6,5 % en autorisations de programme, - 7,3 % en crédits de paiement) n'est évidemment pas sans incidences sur certains des programmes majeurs dont l'armée de l'air a la charge. Ainsi les ressources affectées à l'armée de l'air la contraignent-elle :

- à étaler d'une année supplémentaire la phase de production du Rafale dans son standard Air-Sol (SU1), reportant à juin 2003 la constitution du premier escadron opérationnel.

- à ne passer **aucune commande d'avions neufs cette année**, soit pour la 4^e année consécutive. La seule commande pour 1996 concerne la transformation de 23 Mirage 2000 DA en Mirage 2000-5. Rappelons qu'il s'agit d'appareils anciens (Mirage 2000 RDI) auxquels est adjoint un système d'armes nouveau. Les seules **livraisons** concerneront cette année les 12 Mirage 2000 D et les 4 derniers F1CT, dont les commandes avaient pu être passées lors des précédents budgets. La persistance d'une absence totale de commande d'appareils neufs obère évidemment l'avenir.

- à ne passer aucune commande en 1996 de missiles air-sol Apache et air-air Mica qui devront équiper respectivement les Mirage 2000 D et le Rafale d'une part, et dans un premier temps, le Mirage 2000-5 d'autre part.

- à retarder d'un an la mise à un standard plus performant des contre-mesures du Mirage 2000 D.

- à décaler de 6 mois le lancement du développement du programme ATF.

- à reporter après 1996 l'amélioration de la détection d'un système de détection et commandement aéroporté (SDCA, Awacs) afin d'assurer une

meilleure interopérabilité avec les forces alliées dont les appareils auront, pour leur part, subi les aménagements en question.

- à différer le lancement de la 2e phase du programme de Système de commandement et de conduite des opérations aériennes (SCCOA), destiné à permettre le recueil et le traitement de l'information relative aux missions conventionnelles de l'armée de l'air, en France ou sur un territoire extérieur.

- à ne pas concourir financièrement au programme SAMP (sol-air moyenne portée) destiné, à l'avenir, à la défense des points sensibles de l'armée de l'air.

La liste est donc longue -même si les incidences concernant chaque programme ne revêtent pas la même ampleur. Pour être complet, il faut d'ailleurs y rajouter la baisse affectant les crédits de paiement relatifs aux travaux d'infrastructure (- 4,2 %), mais aussi ceux consacrés à l'environnement technico-opérationnel et l'équipement informatique et technique.

CHAPITRE III LES PERSONNELS DE L'ARMÉE DE L'AIR : EFFECTIFS ET CARRIÈRES

A. L'ÉVOLUTION DES EFFECTIFS

Les effectifs totaux de l'armée de l'air s'établiront, pour 1996, à 88 646 militaires, soit, tous grades confondus, une diminution de 539 droits par rapport à 1995. Cette évolution est, en valeur absolue, conforme à la loi de programmation. Toutefois, sa ventilation par corps diverge par rapport à la loi de programmation. Seules 4 créations de postes d'officiers interviendront en 1996, au lieu des 16 prévues. Aucune suppression de postes de sous-officiers n'est prévue au lieu des 155 envisagées, ce qui, comme votre rapporteur le développera plus loin, perturbe la gestion des carrières. Alors que la programmation prévoyait la création de 82 postes de militaires du rang techniciens (MRT), aucun poste nouveau n'est prévu pour 1996. L'essentiel de la déflation portera sur les militaires du rang pour lesquels 517 postes sont supprimés au lieu des 456 envisagés dans le cadre de la programmation.

L'évolution des effectifs militaires de l'armée de l'air au cours des trois dernières années, est la suivante :

	1994	1995	1996
Officiers	7 256	7 274	7 277
Sous-officiers	42 972	42 823	42 813
Engagés	5 800	5 882	5 882
Appelés	33 825	33 206	32 674
TOTAL	89 853	89 185	88 646

B. L'INCIDENCE DES QUESTIONS D'EFFECTIFS SUR LA GESTION DES CARRIÈRES

1. Les officiers

A la fin de l'année 1995, la gestion des officiers connaît un léger sureffectif de 40 officiers. A cela plusieurs raisons :

- l'augmentation d'un an, décidée en 1991 de la limite d'âge des officiers généraux et des colonels

- surtout les conséquences de la situation économique générale ont contribué à tarir le flux des départs volontaires de nombreux officiers, compte tenu des difficultés de reclassement dans les secteurs civils, notamment, pour les pilotes, les compagnies aériennes. L'évolution des départs volontaires est ainsi la suivante depuis 1988 :

Années	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Départs	402	434	400	441	378	330	314

La crise rencontrée par les compagnies aériennes civiles après 1991 et la guerre du Golfe a ainsi affecté principalement les officiers. Cet engorgement des effectifs est à confronter à la réduction du format de l'armée de l'air qui conduira à passer de 970 pilotes de chasse à 870 en 1998.

La situation est par ailleurs compliquée par l'arrivée, en fin de formation professionnelle, des élèves officiers du personnel navigant qui avaient fait l'objet, jusqu'en 1991, d'un recrutement important, destiné précisément à compenser les départs constatés antérieurement

2. Les sous-officiers

C'est dans la catégorie des sous-officiers que la gestion des effectifs s'avère aujourd'hui la plus préoccupante. Comme l'indique le tableau ci-dessous, on est passé d'un chiffre de départs volontaires de 2 240 en 1990 à 970 en 1995. La cause principale rejoint celle qui tarit les départs des officiers. Les reconversions dans les secteurs de l'aéronautique civile de personnels maîtrisant des compétences techniques complexes sont devenues particulièrement difficiles.

Années	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Départs	1 149	1 175	1 269	1 467	1 773	2 240	2 063	1 715	1 491	1 195	970(1)

(1) au 30 octobre 1996

Ce ralentissement des départs a une incidence directe sur les promotions et les carrières. En effet, les personnels les plus gradés tendent à utiliser les nouvelles mesures relatives à l'allongement des limites d'âge -55 ans pour les adjudants-chefs et 56 pour les majors. Il en résulte une inertie à l'avancement qui se traduit notamment par la chute drastique des inscriptions au tableau d'avancement, passé les deux ans de 4 669 à 1 954, soit une réduction de près de 60 %. En relation avec l'évolution des droits budgétaires, ce phénomène engendre parallèlement un certain sureffectif.

L'armée de l'air a donc mis en place une série de mesures propres à retrouver un flux de départs plus élevé. Outre qu'elle examine avec bienveillance les demandes de départ par anticipation, elle exerce une plus forte sélectivité lors des demandes de renouvellement de contrats d'engagement ou de demandes d'admission dans les corps des sous-officiers de carrière. Enfin, l'armée de l'air a mis en place une panoplie d'aides spécifiques pour encourager certains départs et faciliter les reconversions.

C. LE RECRUTEMENT ET LA FORMATION DES PERSONNELS D'ACTIVE DE L'ARMÉE DE L'AIR

1. Le recrutement des officiers

Les deux principales sources de recrutement des officiers sont l'école de l'air et l'école militaire de l'Air, cette dernière concernant les sous-officiers ou les ORSA désireux de devenir officiers. Ces deux écoles permettent le recrutement des officiers à carrière longue. Parallèlement, il existe un recrutement relativement important d'officiers à carrière courte, c'est-à-dire soit issus du rang, soit les officiers de réserve du personnel navigant, soit les officiers de réserve en situation d'activité (ORSA).

Il faut rajouter les officiers qui ont été admis sur titre (issus de l'Ecole polytechnique notamment).

Le recrutement global d'élèves officiers connaît depuis plusieurs années une baisse relative, liée à la raréfaction des départs et à la réduction du format de l'armée de l'air. Le taux de recrutement de l'école de l'air, destinée à former les pilotes et officiers à carrière longue en vue de prises de responsabilités importantes, est cependant globalement maintenu. Le tableau ci-après récapitule cette tendance :

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Ecole de l'air	101	97	103	101	98	97	96
Ecole du commissariat de l'air	10	10	10	8	8	8	8
Ecole militaire de l'air	101	101	87	76	70	67	67
Officier « Rang »	85	74	66	56	39	39	40
ORSA	177	145	180	131	120	133	130
Divers (Polytechnique, admis sur titre)	3	3	4	1	6	7	6
TOTAL	477	430	450	373	341	351	347

2. La formation des pilotes

Un nouveau cycle de formation des pilotes est entré en vigueur en 1995, le tableau joint en récapitule le déroulement.

3. Le recrutement des sous-officiers

Pour le recrutement de ses sous-officiers, deux filières sont possibles :

- l'école de formation initiale des sous-officiers (EFISO), située à Nîmes mais dont le transfert à Rochefort interviendra dans le courant de 1996, consécutivement à la fermeture de la base aérienne 726 de Nîmes. Cette école est ouverte aux candidats d'un niveau terminale. L'armée de l'air y forme son personnel pour l'ensemble des spécialités techniques et du service général.

- l'école d'enseignement technique de l'armée de l'air dite « école de Saintes » (EETAA), ouverte aux candidats d'un niveau de seconde. Après une scolarité de 2 ans à Saintes, les élèves de l'EETAA rejoignent leurs condisciples de l'EFISO à Rochefort pour un complément d'instruction de 2 ans. L'EETAA forme ses futurs mécaniciens et télémécaniciens de l'armée de l'air. Les recrutements des sous-officiers, en provenance des deux écoles, évoluent de la façon suivante depuis 1990 :

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Entrée à l'EFISO (Nîmes)	1 952	2 303	2 508	1 092	1 192	1 100	1 200
Entrée à l'EETAA (Saintes)	422	449	518	355	357	320	300/350

Cette évolution traduit le ralentissement des recrutements de sous-officiers consécutifs au tarissement des départs volontaires.

4. La formation professionnelle des sous-officiers : tenir compte des carrières courtes et de « l'interarmisation »

L'évolution de la formation porte sur 4 points :

- adapter la formation initiale au premier emploi sanctionné par le brevet élémentaire. L'armée de l'air, dans un souci d'efficacité, a regroupé certaines spécialités pour rendre leurs titulaires plus « polyvalents », notamment dans la filière électronique.

- avancement de la 2e étape de sélection qui débouche sur une formation supérieure approfondie. De nouveaux programmes de qualification supérieure sont entrés en vigueur depuis le 2e semestre 1994. En 1995 ont été appliqués les programmes « système de détection » et « système de télécommunications ».

- la 3e étape de sélection a pour objet de mieux sélectionner les cadres de maîtrise, majors et, au-delà, les officiers de recrutement « rang ».

- développement de la formation interarmées déjà relevé pour les infirmiers, les moniteurs de sport, les météorologistes et les interpréteurs image.

5. L'effort concernant les appelés

Le prêt des appelés et la prime de service en campagne sont respectivement revalorisés de 2,62% et 1,4% dans le projet de budget 1996.

L'armée de l'air poursuit également ses efforts pour la réhabilitation des casernements afin d'améliorer les conditions de vie et de travail des appelés. Ainsi, en 1996, 45 MF permettront de financer un programme de travaux neufs.

Enfin, une attention toute particulière est portée à la valorisation du temps passé sous les drapeaux pour les appelés de l'armée de l'air. En 1995, celle-ci avait passé des contrats avec l'Association pour la formation professionnelle des adultes (AFPA). En 1996, des aspirants tuteurs du contingent seront chargés de détecter et aider les jeunes en difficulté, en liaison étroite avec l'officier-conseil présent dans chaque base aérienne. Celui-ci bénéficiera également du concours de réservistes, recrutés pour assurer des cours de soutien et de remise à niveau. Enfin, les appelés effectuant un service long pourront valoriser leurs acquis professionnels dans certaines spécialités, dans le cadre d'accords de partenariat.

CHAPITRE IV L'ACTIVITÉ AÉRIENNE

Pour l'armée de l'air, l'indicateur le plus représentatif de son activité est bien le nombre d'heures de vol effectuées par ses pilotes de combat.

L'activité aérienne en effet conditionne l'entraînement et la formation de nos pilotes appelés de plus en plus à intervenir sur des appareils complexes, dotés de systèmes d'armes sophistiqués. Avec 180 heures de vol annuel, nos pilotes disposent d'un capital entraînement/formation qui est aussi un minimum, pour leur entraînement, leur capacité au combat et leur sécurité. Depuis 1992, après que le nombre d'heures de vol annuel par pilote fut tombé à 171 heures en 1990 et 165 en 1991 pour des raisons budgétaires liées au coût des carburateurs, l'armée de l'air est parvenue à retrouver ce rythme de 180 heures et entend le préserver pour 1996.

Ce seuil minimal est toutefois insuffisant. Ainsi, **les armées de l'air américaine et britannique, avec lesquelles nos forces travaillent souvent comme actuellement en Bosnie, imposent à leurs pilotes respectivement 220 et 210 heures de vol par an.**

D'une manière générale, le volume d'activité aérienne nécessite la prise en compte de deux données budgétaires : les crédits consacrés aux carburants aéronautiques d'une part, les crédits consacrés à l'entretien programmé des matériels d'autre part.

A. LES CRÉDITS DESTINÉS AUX CARBURANTS AÉRONAUTIQUES

Pour 1996, la dotation réservée aux carburants aéronautiques s'élèverait à 770,8 millions de francs, soit en diminution de 40 millions de francs par rapport à 1995 (- 4,9 %).

	Dotation (en millions de francs)	Tarif prévisionnel (F/m ³)
1990	1 247,7	1 430
1991	1 165	1 321
1992	1 165	1 450
1993	1 097,3 (1)	1 380
1994	1 097,3	1 380
1995	810,6	960
1996	770,8	890

(1) à partir de 1995, exonération des taxes relatives aux produits pétroliers

Pour le calcul des tarifs prévisionnels, les hypothèses retenues en 1996 se fondent sur un baril de 16,9 dollars -il était de 14,4 en 1995- avec un dollar à 4,90 (5,92 en 1995). Il convient de préciser que le Service des essences des armées (SEA) facturait au 1er novembre la cession à 972 F le m³. Le tarif prévisionnel retenu de 890 F/m³ incite donc à la vigilance, sinon à l'inquiétude, sur ce que seront les prix réels au cours de l'année qui vient.

B. LES CRÉDITS CONSACRÉS À L'ENTRETIEN PROGRAMMÉ DES MATÉRIELS

Ces crédits permettent de faire face aux dépenses de main-d'oeuvre dans les opérations d'entretien et de réparation des matériels, que ce soit dans le secteur privé ou dans le domaine étatique. Ces crédits sont reconduits en **francs courants** en 1996 à 1,4637 milliard de francs.

L'évolution de ces deux paramètres -dotation en carburants aéronautiques et entretien programmé des matériels- n'est pas sans incidence sur l'activité aérienne instantanée. Il est difficile de déterminer précisément le seuil où intervient cette relation. Celle-ci existe toutefois et il est clair que l'évolution à la baisse des dotations considérées, en dépit des marges qu'il est toujours possible de dégager (heures supplémentaires, prélèvement des pièces de rechange sur des appareils indisponibles), pourrait conduire à une cessation d'activité, dont la reprise est loin d'être neutre en termes de délais et de surcoûts.

Ce qui est en jeu est la disponibilité des appareils, dont le niveau n'est plus, aujourd'hui, supérieur à 76 %.

C. LES RECHANGES AÉRIENS

Pour une maintenance régulière de ses avions de combat, l'armée de l'air doit être en mesure d'acquérir les pièces ou les ensembles de pièces destinées à remplacer les éléments défectueux ou usagés. Les crédits correspondants figurent au titre V du projet de loi de finances et s'élèveront, pour 1996, à 3 830 MF, soit en hausse de 6% par rapport à 1995, permettant de compenser certains retards ou insuffisances constatés les années précédentes.

Dans le même temps, l'armée de l'air a engagé un travail de rationalisation visant à réduire les délais de commandes, et donc les stocks, ainsi qu'à diminuer le temps d'immobilisation et les coûts de réparation.

CHAPITRE V L'EFFORT D'ÉQUIPEMENT DE L'ARMÉE DE L'AIR

A. L'AVIATION DE COMBAT, L'ÉTAT DES LIEUX : UN NÉCESSAIRE RENOUVELLEMENT

Au 1er septembre 1995, la flotte de la Force aérienne de combat avait la configuration suivante :

Mirage 2000 DA ¹	115
Mirage 2000 N ¹	20
Mirage 2000 D ¹	30
Mirage F1 C ²	10
Mirage F1 CR	40
Mirage F1 CT ³	40
Mirage F1B	10
Jaguar A ²	80

Soit un total de 345 avions de combat. Il convient d'y ajouter les appareils relevant des forces aériennes stratégiques (FAS) qui se répartissent comme suit :

Mirage IV P ⁴	15
Mirage 2000 N	45

Plus les 11 C135 FR (ravitaillement) et les 4 C 160 Astarté.

La flotte d'avions de combat est donc confrontée à une double évolution : **la réduction progressive de son format, établi désormais à 390 appareils en ligne (avions de combat + Mirage 2000 N des FAS)** et son vieillissement moyen.

S'agissant de ce dernier point, le tableau ci-dessous décrit l'évolution depuis 1995 jusqu'à l'horizon 2002 (date initialement prévue pour la constitution du premier escadron opérationnel de Rafale), en recourant à deux critères : l'âge moyen des systèmes d'armes et celui des cellules.

¹ Avion de nouvelle génération

² Avion ancienne génération

³ Avion rénové par équipement de systèmes d'armes nouveaux

⁴ 10 Mirage IV P seront retirés du service en 1996. 5 resteront en ligne pour effectuer les missions de reconnaissance stratégique.

Age moyen de la flotte de combat	1995	2002
Systèmes d'armes	8 ans	11 ans
Cellules	9 ans	13 ans

Ainsi notre flotte de combat atteint-elle en 1996 un âge moyen de 11 ans, alors même que les appareils les plus anciens (Mirage III E et Mirage VF) ont été retirés du service en 1994. Les prochains appareils à atteindre la date de retrait du service sont les Jaguar que l'armée de l'air prolongera jusqu'en 2003, date d'arrivée aujourd'hui prévue du premier escadron Rafale.

B. LA NÉCESSAIRE MODERNISATION DE LA FLOTTE D'AVIONS DE COMBAT

Compte tenu des retards successifs du programme Rafale, le programme de modernisation de notre flotte de combat, décidé en 1990, a permis de substituer des appareils performants aux modèles les plus anciens. Ainsi l'armée de l'air a-t-elle pu disposer de F1CT puis de Mirage 2000 D et recevra-elle, à partir de 1997, les premiers Mirage 2000DA rénovés : Mirage 2000-5 France. Votre rapporteur se propose de rappeler les principales caractéristiques de ces appareils et la dotation dont ils bénéficieront dans le projet de loi de finances de 1996.

1. Le Mirage 2000-5 (rénovation du Mirage 2000DA)

L'armée de l'air dispose, pour son besoin opérationnel air-air, du parc d'avions suivant :

- les 113 Mirage 2000RDI, doté d'un système d'armes modernes
- les 40 Mirage 2000RDM qui équipent l'armée de l'Air depuis 1984 et nécessitent une remise aux standards de leurs équipements.

La décision a donc été prise, pour améliorer nos capacités de défense aérienne, de moderniser la flotte de Mirage 2000DA en s'appuyant sur le système d'armes 2000-5, intégrant le radar multicible RDY, une cabine reconfigurée et l'associant au missile air-air Mica.

Ainsi, les Mirage 2000 RDM seront transformés en Mirage 2000 RDI et les 37 premiers RDI livrés transformés en 2000-5.

Le programme Mirage 2000-5 constitue donc, compte tenu des retards intervenus dans le programme Rafale, pour des raisons techni-

financières, un enjeu essentiel sur le plan de l'équipement de l'armée de l'air. Au surplus il a déjà rencontré des succès appréciables à l'exportation, 60 appareils ont été commandés par Taïwan et 12 par le Qatar. Le coût total du programme s'élèverait à 4 588 millions de francs 95, dont 472 millions de francs pour le développement.

En 1996, 23 appareils seront commandés par l'armée de l'air, pour un objectif total de 37 appareils livrés à l'horizon 2000. La constitution du premier escadron équipé de 15 avions est prévue pour 1999. Le projet de loi de finances pour 1996 y consacrerait en crédits de paiement 779 millions de francs, dont 670 millions de francs pour la production.

2. Le Mirage 2000 D

Avion biplace de pénétration et d'attaque au sol tout temps, le Mirage 2000 D est capable de tirer en aveugle les armements air-sol conventionnels, les armements guidés laser de jour comme de nuit, le missile nucléaire ASMP et à terme, d'emporter des systèmes de reconnaissance montés en nacelle.

Le Mirage 2000 D sera adapté aux armements futurs tels que le missile Apache tiré à distance de sécurité dont le développement a été lancé en 1989. La flotte, fin 1995, sera de 36 appareils, auxquels viendront s'ajouter 12 appareils livrés en 1996. L'objectif total est de 90 appareils. Pour 1996, la loi de finances initiale a prévu 122 millions de francs de crédits de paiement en développement et 2 614 millions de francs en production.

C. LE REMPLACEMENT DE LA FLOTTE : L'ÉVOLUTION DU PROGRAMME RAFALE

1. Un pari technologique

Votre rapporteur ne développera pas longuement les mérites technologiques de cet appareil. Il rappellera seulement que la caractéristique majeure du Rafale est la polyvalence.

Il sera en effet capable d'effectuer les missions suivantes : pénétration et attaque au sol par tout temps, frappe nucléaire, défense et supériorité aérienne, intervention à long rayon d'action avec ravitaillement en vol. Il disposera d'un système d'arme sophistiqué dont le coeur est le radar RBE 2 doté d'une antenne à balayage électronique deux plans qui lui permet d'acquérir plusieurs cibles aériennes simultanément et d'effectuer un suivi de

terrain : là réside la polyvalence élargie. A cela s'ajoute le système Spectra élaboré par Thomson CSF, Dassault électronique et Matra, capable de détecter des menaces dans un spectre très large et de mettre en oeuvre des brouillages électromagnétiques et des leurres adaptés. Le Rafale a donc vocation (dans le standard SU1), à remplacer dans un premier temps les appareils d'attaque au sol Jaguar -le plus ancien-, puis dans le standard polyvalent SU2, les Mirage FICT et 2000 N, et enfin le Mirage 2000 DA. La dernière décision soumise au Parlement concernant le Rafale figure dans la dernière loi de programmation militaire. Elle prévoit la livraison totale, à terme, de 320 appareils, soit 234 pour l'armée de l'air et 86 à la Marine, le Rafale marine (version SU0) étant destiné à remplacer les anciens « crusaders » et à équiper le PAN Charles de Gaulle.

Après plusieurs retards, dus tout à la fois aux contraintes budgétaires et aussi à la complexité technologique du projet, l'année 1996, tout en préservant le développement, verra différer d'un an la phase de production du SU1 (Standard utilisateur 1), ce qui portera à 2003 la date de mise en service opérationnel du premier escadron. Alors que l'année 1996 ne verra passer aucune commande, le cumul des commandes fin 2000 devrait atteindre 49 appareils air (17 monoplaces et 32 biplaces), celui des livraisons s'élevant à 3 biplaces air.

Pour l'armée de l'air, le montant cumulé des crédits consommés depuis l'origine du programme s'élève, production plus développement, à un peu plus de 21 milliards de francs. Dans le projet de loi de finances 1996, l'armée de l'air consacrera en crédits de paiement pour le développement 2,107 milliards de francs, et 1,958 milliard pour la production, soit un total avoisinant les 4 milliards.

2. Les incertitudes concernant l'avenir du programme

Le report d'un an -pour le moment- qui affecte la phase de production du Rafale dans le standard SU1 d'attaque au sol a été l'occasion d'un débat sur la pérennité du programme. A ce stade, quelques réflexions s'imposent :

- l'armée de l'air a un réel besoin d'appareils dont la qualité, la manoeuvrabilité, la technicité devront contribuer à l'indispensable remplacement de sa flotte d'avions de combat, à l'heure où celle-ci est appelée à réduire son format. Ne faut-il pas rappeler que l'armée de l'air n'a pas procédé, pour la 4^e année consécutive, à la moindre commande d'appareils neufs si l'on excepte 2 Rafale ? Si cette évolution devait se poursuivre les rendez-vous du début des années 2000 risqueraient d'être douloureux.

- la maîtrise des techniques extrêmement complexes requises pour l'aboutissement de l'ultime standard du Rafale, qui permettra à l'armée de l'air de bénéficier du saut qualitatif représenté par le projet et qui justifiera les dépenses déjà engagées, demandera encore du temps. La modernisation de substitution, engagée avec les Mirage 2000 D et les Mirage 2000-5, justifiée par les reports passés du programme, s'avère un choix particulièrement judicieux. Elle permettrait, dans l'absolu, d'étaler les financements jusqu'à l'arrivée du standard final aux spécifications requises par l'armée de l'air, et d'augmenter parallèlement la cible de Mirage 2000 D et 2000-5.

L'armée de l'air est donc aujourd'hui placée devant un dilemme :

- maintenir le calendrier actuel du Rafale, et acquérir les premiers appareils SU1 dont on a vu qu'ils n'étaient qu'une version encore incomplète du Rafale définitif. Dans ce cas, l'armée de l'air devrait alors disposer annuellement de quelque 8 milliards de francs pour ce programme ;

- décider, si elle n'a pas les crédits suffisants, de retarder encore sa mise en service directement dans le standard SU2, version réellement polyvalente du Rafale, sachant que quelques obstacles techniques restent à surmonter. Elle comblerait dans l'intervalle son déficit en avions d'attaque au sol par la commande de Mirage 2000D supplémentaires.

Cette dernière solution n'est, selon votre rapporteur, évidemment pas sans inconvénient pour le constructeur dont le plan de charge se verrait alors remis en question. En outre, le Rafale, même dans ses premiers standards, dispose d'atouts évidents à l'export, ce qui présuppose son acquisition préalable par nos forces.

Une solution alternative pourrait consister, dans un premier temps, en l'achat par l'armée de l'air de quelques exemplaires de Rafale dans un standard spécifique¹, afin de conforter la démarche à l'export en attendant la livraison d'autres appareils dans les standards prévus. **Si une telle option devait se confirmer, elle pourrait entraîner une redéfinition des différents standards dans leur contenu et leurs échéances respectives.** Outre des crédits budgétaires anticipés, cette démarche impliquerait un engagement des industriels à prendre en charge les indispensables travaux de remise au standard souhaité par l'Armée de l'Air.

¹ Rafale S1, voisin du standard SU1 et mis en service plus rapidement (2000)

D. DÉVELOPPER NOS CAPACITÉS DE PROJECTION

1. Une flotte d'appareils de transport inadaptée aux besoins

Avec le vieillissement de la composante « d'attaque au sol » de notre flotte d'avions de combat, l'inadéquation aux besoins de notre flotte de transport est source de préoccupations pour l'armée de l'air.

Ainsi en est-il de notre flotte de **transport logistique**, équipée de 3 DC 8 et 2 Airbus A 310 d'occasion. Ces derniers ont permis le remplacement d'un DC 8-72 en cours de transformation en DC8 Sarrigue et d'un DC 8-55 prochainement retiré du service pour obsolescence.

Ainsi en est-il aussi de notre flotte de **transport tactique** composée de 12 Hercule et 68 Transall, dont les deux tiers doivent être retirés du service à compter de 2003. La rénovation de l'avionique de ces appareils est une bonne solution d'attente, mais le procédé atteindra bientôt ses limites. En 1996, 11 C160 rénovés seront livrés.

La pertinence du programme d'avions de transport futur -adjectif dont il est à souhaiter qu'il ne porte pas préjudice à sa réalisation prochaine- n'en prend que plus de force. Votre rapporteur développera plus loin la problématique de ce programme essentiel.

Un nombre insuffisant d'avions ravitailleurs -11 C 135 FR- à comparer à une flotte d'avions de combat qui, depuis 1994, sont tous aptes au ravitaillement en vol. L'armée de l'air a donc entrepris un chantier de rénovation de ces appareils tendant à **tripler sur chaque avion le nombre de points de ravitaillement**. Sur les onze appareils à modifier, 2 seront livrés en 1996. Le budget de 1996 prévoit 9 millions de francs en crédits de paiement pour ce programme dont le coût total a été estimé à 613 millions de francs 1995, 297 millions de francs ayant d'ores et déjà été consommés à ce titre.

2. Le programme ATF

a) Le projet

Notre stratégie de défense s'est orientée depuis plusieurs années vers les interventions extérieures dans le cadre de la gestion de crises régionales. Cette politique s'est traduite par une participation active aux opérations extérieures sous l'égide de l'ONU. L'inventaire des opérations auxquelles nous avons pris part serait long : Koweït, Cambodge, Somalie, Rwanda et

encore aujourd'hui, l'ex-Yougoslavie. Notre capacité de projection de forces, à même de porter sur des théâtres éloignés des éléments armés significatifs, doit, pour être en cohérence avec ces missions affectées à nos armées, être singulièrement renforcée.

A l'échéance 2003-2004, lorsque interviendra le retrait du service des 48 C160 Transall première génération, l'armée de l'air aura besoin d'un nouvel avion tactique qui apporte un « plus significatif », en terme de capacité opérationnelle, par rapport aux appareils actuels.

C'est donc avec ce souci qu'a été élaboré le projet d'avion de transport futur (ATF). Les fonctionnalités requises ont concerné la dimension de soute -capable d'emporter des matériels sans démontage- le rapport charge utile/rayon d'action, la vitesse de croisière, l'autonomie de chargement/déchargement, la maintenabilité, la capacité de ravitaillement en vol, l'aptitude à la guerre électronique.

b) Une ambition industrielle européenne

Six Etats ont étudié, dans le cadre du Western European Armement group (WEAG), la possibilité d'une réalisation commune : l'Allemagne, la France, l'Italie, l'Espagne, le Portugal et la Turquie. La Belgique et la Grande-Bretagne ont participé aux travaux en qualité d'observateurs.

C'est ainsi que fut créé, en juillet 1991, le consortium Euroflag réunissant, pour les industriels, l'Aérospatiale (France), DASA (Allemagne), British Aerospace (Royaume-Uni), Alenia (Italie), Casa (Espagne), Flabel (Belgique), OGMA (Portugal) et Tusas (Turquie).

La seconde étape est intervenue lors de la fin de la phase de faisabilité. Euroflag a donc laissé la place, en juillet 1995, à une filiale d'Airbus Industrie, Airbus Military Company (AMC), pour poursuivre ce programme dont la mise en oeuvre de la phase de pré-développement devrait intervenir à l'été 1996 pour une période de trois ans. L'idée est de calquer l'organisation du programme sur le modèle Airbus qui a donné les résultats positifs que l'on sait : un maître d'oeuvre unique aurait ainsi la responsabilité de satisfaire le besoin opérationnel, avec toute latitude dans le choix des solutions techniques et industrielles.

c) Les observations de votre rapporteur

• L'ATF, un projet nécessaire

Le besoin opérationnel appelle, à l'évidence, la réalisation de l'ATF. On sait également les retombées industrielles positives dont pourrait

bénéficier la France de la réalisation d'un tel projet. N'estime-t-on pas à quelque 7 000 le nombre d'emplois induits par le projet -production directe et sous-traitance ? Par-delà cette incidence concrète, une coopération industrielle européenne dans le domaine de la défense aurait une forte valeur symbolique : il s'agirait pour les parties au projet de s'unir afin de proposer aux Européens un outil dont ils sont aujourd'hui dépourvus et qui les contraint à dépendre, partiellement pour la réalisation de leur mission militaire, des Etats-Unis.

• **Force et faiblesse du partenariat européen**

Toutefois cette européanisation du programme, en même temps qu'elle est la force du projet et la condition **sine qua non** de sa naissance, porte également sa faiblesse.

Chacun sait que les Britanniques, pourtant partie prenante au programme à travers British aerospace ont déjà passé commande fin 1995 de 25 Hercules C 130 J américains pour remplacer une partie de leur flotte de transport. Qui sait s'il n'en ira pas de même, demain, pour d'autres partenaires comme l'Italie ou l'Espagne ? Si tel ou tel pays décidait de se retirer du projet, le financement imputable à chacun des pays restants serait accru d'autant.

• **Logique militaire ou logique industrielle ?**

Chaque partenaire a exprimé les besoins en quantité d'appareils de la façon suivante, qui détermine la part industrielle et la participation dans le consortium AMC :

Pays	Nombre d'avions	Date de 1ère livraison	Part industrielle	Part dans AMC*
Allemagne	75	2008	25,95 %	30,24 %
France	60	2004	20,76 %	24,19 %
Grande-Bretagne	45	2003-2004	15,57 %	18,15 %
Espagne	36	2005	12,46 %	14,52 %
Italie	32	2005 ?	11,07 %	12,90 %
Turquie	20	2008	6,92 %	
Belgique	12	2010	4,15 %	
Portugal	9	?	3,12 %	
Total	289			

Ces cibles n'ont que des valeurs indicatives. Ainsi peut-on a priori s'étonner du besoin de 75 appareils affiché par la République fédérale d'Allemagne, dont l'actuelle flotte de transport militaire est déjà quelque peu sous-utilisée. Ensuite sauf à ce que la RFA modifie fortement les missions de son armée, ce qui n'est pas exclu dans l'absolu, il faut bien constater que sa participation aux opérations extérieures pour un ensemble de raisons, demeure encore à ce jour relativement modeste.

Il n'est pas exclu en l'occurrence que l'ambition industrielle l'emporte sur le besoin stratégique. En tout état de cause, si les commandes effectives devaient être significativement inférieures aux besoins, on risquerait d'engager le projet vers une cible inférieure à 200 appareils, seuil en-deçà duquel le coût unitaire de l'appareil priverait l'opération de toute rentabilité. Actuellement, pour un coût total de programme estimé à 40 milliards de francs¹, le coût unitaire de l'ATF, amorti sur un minimum de 200 avions, s'élèverait à 450 millions de francs.

Les Etats-Unis : concurrence ou partenariat ?

Bien que ne présentant pas les mêmes spécificités, le projet ATF est concurrencé principalement par le Hercules C130J, récemment sorti des ateliers de la firme Lockheed-Martin, dont la mise en service opérationnelle est prévue pour juillet 1997. Le C17, construit par Mc Donnell-Douglas, dont l'armée américaine vient de commander 120 exemplaires est certes un très gros porteur, mais au coût unitaire élevé (1 milliard de francs) et dont les capacités opérationnelles sont éloignées de celles des deux autres avions. Quelques exemplaires du C17 seraient toutefois un élément complémentaire indispensable à une flotte de C130J. La tentation est donc grande, pour certains états-majors européens, d'acquérir les C130J dont le coût unitaire est évalué aux alentours de 250 millions de francs, soit près de la moitié de l'ATF. La Grande-Bretagne a déjà succombé, qui a passé commande, en décembre dernier, de 25 appareils, il est à craindre que la liste ne soit pas close.

¹ Sur la base d'une participation française à 30%. Dans l'hypothèse d'une participation à 20%, le coût global serait, pour la France, de 35 milliards.

SPÉCIFICATIONS DE L'AVION DE TRANSPORT FUTUR

	Performances du C-130 J	Performances de l'ATF	Avantages de l'ATF par rapport au C130
Charge à 2.000 m	20 Tonnes	25 Tonnes	Transport du VBM
Dimensions soute - largeur - hauteur - longueur - Surface - Volume	3,1 m 2,97 m 12,5 m 39 m ² 104 m ³	4,0 m 3,85 m 17,25 m 69 m ² 256 m ³	[6 véhicules de combat au lieu de 3 et chargement des hélicoptères sans démontage] + 76% + 150 %
Vitesse en mach Terrains d'atterrissage Durée maintenance pour heures de vol	0,55 semi-préparés 20 heures	0,72 non préparés 10 heures	+ 30 % - 50 %
Projection de 5.000 hommes et de leur matériel à 5.500 km en 10 jours	120 avions C-130J + 5 avions C17	62 ATF	L'ATF est plus coûteux de 79 %
Prix au kg	7.300	7.700	L'ATF coûte 5% plus cher en prix de revient

L'hypothèse d'une coopération euro-américaine pour la construction d'un avion de transport militaire est parfois avancée. Elle aurait, aux yeux de ses partisans, pour principal avantage d'élargir un marché relativement étroit pour 2 types d'avions (C 130 J et ATF) et de permettre le partage des coûts de développement.

La perspective pourrait apparaître séduisante s'il s'avérait, ce qui serait grave, que la coopération européenne autour de l'ATF est durablement incertaine. N'oublions pas cependant qu'elle s'inscrirait dans un contexte ancien de rivalité, voire de guerre industrielle dans le domaine de la construction aéronautique civile. Un partenariat euro-américain dans le domaine de l'industrie de défense ne risque-t-il pas par ailleurs de symboliser l'échec d'une démarche européenne qui se veut exemplaire pour l'avenir ? Quelle serait l'attitude de l'armée américaine à l'égard d'un produit qui ne serait que partiellement américain ? En tout état de cause, la décision du gouvernement des Etats-Unis d'acquérir un nombre important de C17 réduit la pertinence d'un nouveau projet américain en ce domaine.

L'ensemble des hypothèses doit être examiné à la lumière de **trois impératifs : la nécessité opérationnelle** d'un avion de transport militaire de nouvelle génération, pour les pays européens, **la nécessité financière** qu'il soit réalisé au moindre coût à l'heure où les dépenses d'équipement des armées seront chichement mesurées, **l'impératif industriel** pour l'aéronautique française et européenne d'être impliquée dans la réalisation du projet.

- Un arbitrage difficile

La France sera donc confrontée, au début des années 2000, à **deux programmes majeurs** pour son armée de l'air, le Rafale et l'ATF dont il sera difficile, sinon impossible, en période de restrictions budgétaires, de supporter, de front, le financement. Au poids financier annuel du Rafale, que l'option S1 à l'export contraindrait tout à la fois à anticiper, et à alourdir, s'ajouterait celui de l'ATF. Ce dernier nécessiterait, de 1999 à 2004, entre 1,5 et 2 milliards par an, puis, de 2005 à 2012, entre 2,5 et 3 milliards chaque année.

Dès lors que le budget de l'armée de l'air ne serait suffisant que pour le seul Rafale, **une solution pourrait consister à prévoir un financement interarmée pour l'ATF**. En effet, il paraît a priori étonnant que l'ATF, qui s'inscrit dans une logique de projection de forces et donc évidemment interarmées, relève de la seule armée de l'air pour son financement. Ne s'agit-il pas de projeter sur un théâtre donné, dans les meilleures conditions possibles, des unités des forces armées avec le maximum d'équipement, au plus près de la zone d'intervention ?

La logique interarmée qui guide désormais notre action militaire trouverait là opportunément le moyen de se traduire sur le plan des équipements mais aussi sur celui de leur financement.

E. LES ARMEMENTS

L'armée de l'air a engagé 4 programmes majeurs d'armement : le missile Apache et le SCALP, le MICA, le sol-air moyenne portée (SAMP) (Système de croisière à longue portée), nouvelle dénomination de l'armement de précision tiré à grande distance (APTGD).

L'APACHE est un missile air-sol tiré à distance de sécurité (140 km) des défenses protégeant les installations ennemies. Il constituera l'équipement tactique principal du Mirage 2000 D et du Rafale. Entre 1997 et 2000, 200 commandes devraient être passées et 40 livraisons pourraient intervenir. 341 millions de francs de crédits de paiement sont inscrits en loi de finances initiale 1996 pour ce programme.

Le SCALP, dérivé de l'Apache avec une plus longue portée, a pour mission la destruction à grande distance (400 km) d'objectifs stratégiques dans la profondeur d'un territoire ou d'un dispositif adverse. L'arme équipera le Mirage 2000 D et les Rafale air et marine. Propulsé par turboréacteur, son système de navigation par inertie lui permettra d'effectuer des approches à très basse altitude en suivi de terrain programmé. Les premières livraisons de

série devraient intervenir début 2003. 100 exemplaires sont prévus au total. Aucune commande n'est prévue avant l'an 2000. Le développement bénéficiera en 1996 de 326 millions de francs en autorisations de programme et 103 millions de francs en crédits de paiement pour un coût total estimé pour 100 missiles de 1 255 millions de francs.

Le MICA est un missile air-air d'interception, de combat et d'autodéfense destiné à succéder aux missiles super 530 D et Magic 2. Il sera l'armement principal du Rafale et du Mirage 2000-5 dans leurs missions de défense aérienne et constituera l'armement d'autodéfense dans les missions d'intervention et d'attaque au sol du Rafale. 2 300 exemplaires sont prévus pour l'armée de l'air et 420 pour la marine. Entre 1997 et 2000, 180 livraisons devraient être effectuées pour 660 commandes. Le projet de loi de finances initiale 1996 consacre 211 millions de francs de crédits de paiement pour le programme (développement et production).

Le programme MICA a déjà rencontré de substantiels succès à l'exportation, à Taiwan et au Qatar (en complément d'acquisition de Mirage 2000-5).

Le SAMP/T est un missile sol-air destiné à répondre à la menace aérienne des années 2000 (tout temps), avions et missiles supersoniques et manoeuvrants, guerre électronique intense. Dans le cadre de ce programme réalisé conjointement par Thomson/CSF et Aérospatiale pour la France et Alenia pour l'Italie, sont prévus 15 conduites de tir ainsi que 50 lanceurs et 900 missiles Aster 30. Les premières livraisons de série devraient intervenir vers 2005. Aucune commande n'a, à ce jour, été passée, aucune n'est prévue en 1996. Le développement de ce programme bénéficie en loi de finances initiale 1996 de 240 millions de francs en crédits de paiement.

F. LES AUTRES PROGRAMMES

Le système de commandement et de conduite des opérations aériennes (SCCOA) a pour objectif de recueillir, gérer, traiter et diffuser l'information concernant l'ensemble des missions conventionnelles de l'armée de l'air en temps de paix et de crise, soit sur le territoire national, soit sur un théâtre extérieur. Il s'agit également d'un système sophistiqué de radars permettant de couvrir la totalité du territoire national.

Le programme devrait permettre la disposition de 6 radars, dont 1 radar pour l'ACCS, d'un système de communications, d'un outil informatique et notamment d'une version améliorée du logiciel STRIDA (système de traitement et de représentation des informations de défense aérienne) et de 4 centres complets d'opérations.

Compte tenu de l'importance opérationnelle du programme, qui est bien plus qu'un simple système d'information et de commandement (SIC), pour l'Armée de l'Air, celle-ci s'est efforcée de lui accorder un financement adapté. La première phase, SCCOA 1 bénéficiera dans le projet de loi de finances 1996 de 462 millions de francs en autorisations de programmes et 889 millions de francs en crédits de paiement, SCCOA2, de 428 millions de francs en autorisations de programme et 55 millions de francs en crédits de paiement. Le coût total des 3 tranches du programme SCCOA est évalué à 17,6 milliards de francs.

- MTBA : moyen de transmission des bases aériennes

Il permettra de répondre à tous les besoins en communications fixes des sites de l'armée de l'air en succédant au réseau actuel RA 70. Ce programme concerne 102 sites de l'armée de l'air répartis sur 44 bases aériennes. Des commandes pour 6 bases seront passées en 1996, un réseau expérimental pourrait être livré à 3 bases prototypes cette même année. Le projet de loi de finances 1996 prévoit 308 millions de francs en autorisations de programme et 208 millions de francs en crédits de paiement pour un coût total du programme de 3,222 milliards de francs.

CONCLUSION

Il ressort à l'évidence de ce projet de budget que les décisions cruciales concernant notre défense sont à venir.

Ces décisions concerneront le format de nos forces, leur équipement, mais aussi, inévitablement, les missions que le Gouvernement, en fonction des moyens qu'il leur accordera pourra attendre d'elles. Depuis 5 ans, notre participation active, massive, aux opérations extérieures entend traduire dans les faits notre capacité à prendre des responsabilités internationales pour la paix.

Aujourd'hui, compte tenu des sacrifices financiers que notre pays doit consentir, la question se pose de savoir si cette politique pourra encore être à l'ordre du jour, au début du siècle prochain, si tant est que les crises régionales, les rivalités ethniques, les germes de conflits, demeurent à ce moment aussi vivaces qu'aujourd'hui.

En d'autres termes, notre action militaire sera-t-elle en mesure d'accompagner, de supporter, de légitimer notre ambition diplomatique ou bien faudra-t-il rechercher une autre nouvelle à laquelle il sera possible de mesurer notre détermination ? Certes, notre influence dans le monde ne se

résume pas, heureusement, aux nombres d'unités militaires que nous projetons ici ou là, mais elle y trouve néanmoins une part de sa crédibilité.

Le Livre Blanc avait, il y a deux ans, assigné à nos forces des missions nouvelles, qui entraîneraient inévitablement des programmes d'équipement spécifiques qui soient conformes au nouvel environnement stratégique. De ces priorités, la loi de programmation votée en 1994 avait tiré des conséquences budgétaires précises.

Tout cela est aujourd'hui caduc. La priorité accordée à l'emploi, à la réduction des déficits, dont on ne contestera pas la légitimité, fait passer en second rang le financement de notre défense, celle-ci devenant même, semble-t-il, la réserve habituelle pour prélèvements, gels et annulations.

Pourtant c'est sans doute dans le secteur de l'industrie de défense que la corrélation est la plus étroite entre le financement public et l'emploi. Le ministre de la Défense a lui-même indiqué devant l'Assemblée nationale qu'une réduction d'un milliard des crédits d'équipements des armées, c'est 2 500 emplois perdus. Une telle stratégie est-elle opportune aujourd'hui, même s'il faut reconnaître qu'à plus long terme une nouvelle logique devra en effet progressivement se dessiner entre les besoins industriels et les nécessités en équipements des forces ? Le projet de budget pour 1996 ne répond pas à ces questions, tout au moins est-il l'occasion de les poser.

EXAMEN EN COMMISSION

Votre commission des Affaires étrangères, de la Défense et des forces armées a examiné le présent rapport au cours de sa réunion du 15 novembre 1995.

A l'issue de l'exposé du rapport de M. Hubert Falco, rapporteur pour avis, la commission a examiné l'ensemble des crédits du ministère de la défense pour 1996.

M. Jacques Genton s'est déclaré profondément préoccupé par les faiblesses du projet de budget de la défense pour 1996 exposées par les rapporteurs pour avis de la commission. Il a indiqué que, compte tenu du retard important qui apparaissait par rapport à la loi de programmation pour les années 1995-2000 et des très grandes incertitudes qui demeuraient dans la perspective de l'élaboration d'une nouvelle programmation, il émettrait, à titre personnel, un vote d'abstention volontaire.

M. Bertrand Delanoé a indiqué que le groupe socialiste aurait souhaité ne pas être contraint de rejeter les crédits de la défense mais que la

manière dont la rigueur était imposée à nos forces armées et les conséquences qui allaient en résulter le conduisaient, à regret mais en conscience, à exprimer un vote négatif quant à l'adoption des crédits du ministère de la défense pour 1996.

M. Michel Caldaguès, après avoir estimé que les opérations extérieures étaient davantage justifiées par des considérations de politique internationale que par des considérations militaires, s'est interrogé sur la compatibilité, sur le plan financier, entre la poursuite d'une politique d'interventions extérieures aussi ambitieuse et les exigences d'un équipement suffisant pour nos forces armées. Il a estimé que des choix étaient désormais indispensables et il a indiqué que c'était dans cet esprit qu'il voterait les crédits militaires pour 1996.

M. Philippe de Gaulle, après avoir approuvé les observations de M. Michel Caldaguès relatives aux opérations extérieures, a estimé que le projet de budget proposé était un budget honnête et qu'il devait, pour cette raison, être approuvé.

M. Jean-Luc Bécart a indiqué que le groupe communiste voterait contre l'ensemble des crédits du ministère de la Défense pour 1996.

Enfin M. Xavier de Villepin, président, approuvé par M. Jean Clouet, a rappelé l'avis favorable exprimé par l'ensemble des rapporteurs pour avis appartenant aux différents groupes de la majorité sénatoriale.

La commission a alors émis un **avis favorable** à l'adoption de l'ensemble des crédits du titre III et du titre V du budget de la défense pour 1996.

