

N° 59

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1992 - 1993

Annexe au procès-verbal de la séance du 24 novembre 1992.

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 1993 **CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,**

TOME VII

DÉFENSE

AIR

Par M. Albert VOILQUIN,

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, président ; Yvon Bourges, Michel d'Aillieres, François Abadie, Guy Penne, vice-présidents ; Jean Garcia, Michel Alloncle, Roland Bernard, Xavier de Villepin, secrétaires ; Jean-Luc Becart, Mme Monique Ben Guiga, MM. Daniel Bernardet, André Bettencourt, André Boyer, Mme Paulette Brisepierre, MM. Michel Caldagues, Paul Caron, Jean-Paul Chambriard, Yvon Collin, Claude Cornac, Charles-Henri de Cossé-Brissac, Michel Crucis, Hubert Durand-Chastel, Claude Estier, Gérard Gaud, Jean-Claude Gaudin, Philippe de Gaulle, Jacques Genton, Jacques Golliet, Yves Guena, Bernard Guyomard, Jacques Habert, Mme Nicole de Hauteclocque, MM. Marcel Henry, André Jarrot, Louis Jung, Christian de La Malène, Marc Lauriol, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Philippe Madrelle, Michel Maurice-Bokanowski, Pierre Mauroy, Jean-Luc Mélenchon, Paul d'Ornano, Alain Poher, Michel Poniatowski, André Rouvière, Jean Simonin, Robert-Paul Vigouroux, Serge Vinçon, Albert Voilquin.*

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9^e législ.) : 2931, 2945 (annexe n° 39), 2947 (tome XII) et 2948 (tome XI).

Sénat : 55 et 56 (annexes n° 42 et 43) (1992-1993).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I - LE PROJET DE BUDGET DE L'ARMÉE DE L'AIR POUR 1993 ..	7
1. L'évolution des dotations	7
<i>a) Les crédits de fonctionnement</i>	8
<i>b) Les crédits d'équipement</i>	9
2. Les moyens en personnel : la poursuite de la déflation	12
<i>a) Les personnels d'active</i>	13
<i>b) Les personnels appelés</i>	13
II - L'ARMÉE DE L'AIR EN 1991-1992	14
A - LE RECRUTEMENT ET LA CARRIÈRE DES PERSONNELS	14
1. Les mesures de repyramidage	14
<i>a) Les transformations d'emplois liées au Plan Durafour</i>	14
<i>b) Les transformations d'emplois liées à la réduction de la durée du service national</i>	15
2. Le recrutement des personnels	15
<i>a) Les officiers</i>	15
<i>b) Les sous-officiers</i>	16
<i>c) Les militaires du rang appelés</i>	17
<i>c) Les militaires du rang engagés</i>	18
3. Les rémunérations	18
B - LE FONCTIONNEMENT DES BASES ET L'ACTIVITÉ AÉRIENNE	20
1. Le fonctionnement des bases et services	20

	<u>Pages</u>
2. L'activité aérienne	21
a) <i>Les carburants opérationnels</i>	21
b) <i>L'entretien programmé des matériels</i>	21
C - L'EQUIPEMENT DE L'ARMÉE DE L'AIR	22
1. Les crédits d'études et de développement	22
a) <i>Le Rafale</i>	22
b) <i>Les autres programmes</i>	23
2. L'équipement technique et industriel	36
3. Les crédits destinés aux fabrications	26
a) <i>Les fabrications pour les forces nucléaires</i>	26
b) <i>Les matériels aériens de série</i>	27
c) <i>L'électronique et les transmissions</i>	30
d) <i>L'armement et les munitions</i>	31
4. L'infrastructure	31
D. LA POURSUITE DE LA REORGANISATION DE L'ARMÉE DE L'AIR	32
1. Le réaménagement des implantations de l'Armée de l'air	32
2. Vers de nouvelles structures de commandement ?	33
3. Vers une nouvelle composition des unités navigantes ?	33
LES CONCLUSIONS DE VOTRE RAPPORTEUR	34
EXAMEN EN COMMISSION	35

Mesdames, Messieurs,

Une fois encore, les crédits de l'armée de l'air progresseront moins rapidement que l'inflation.

Cette évolution aura des conséquences très claires et concrètes sur nos forces aériennes. Votre rapporteur n'en citera ici que quelques-unes :

- seuls deux avions neufs seront commandés en 1993 ;
- les commandes d'avions-école seront repoussées d'au moins six mois ;
- des programmes importants seront étalés dans le temps : système de commandement et de conduite des opérations aériennes (S.C.C.O.A.) ; amélioration des systèmes de détection aéroportée (S.D.A.) ; acquisition de simulateur Rafale ;
- les programmes d'infrastructure, d'entretien des matériels et d'acquisition de munitions seront réduits.

L'ensemble de ces mesures aura pour effet de ralentir la modernisation de l'armée de l'air et même d'en compromettre le principe même.

La situation des personnels ne semble pas plus favorable. La dégradation des conditions de travail due à la réduction des crédits de fonctionnement courant des bases et à la poursuite de la déflation des effectifs ne peut que les affecter.

De fait, force est de constater que le projet de loi de finances pour 1993, loin de remédier aux insuffisances déjà signalées par votre rapporteur, les aggravera sans doute.

Dès lors, pour reprendre une expression qui eut naguère son succès, la France, effectivement, "baisse sa garde".

Fatalité due aux contraintes économiques et budgétaires ?
Votre rapporteur ne le croit pas. Une défense est avant tout un instrument au service d'une volonté politique. Que celle-ci s'évanouisse et celle-là défaillira.

*

* *

I - LE PROJET DE BUDGET DE L'ARMÉE DE L'AIR POUR 1993

1. L'évolution des dotations

En 1993, les crédits destinés à l'armée de l'air s'élèveront, en dépenses ordinaires et crédits de paiement, et à structures constantes, à 40,6 milliards de francs, soit une légère augmentation de + 2,4 % par rapport à 1992.

Compte tenu de l'inflation, estimée pour 1993 à 2,9 %, le budget de l'air connaîtra donc une diminution en francs constants de - 0,5 %.

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution des dotations de l'armée de l'air de 1992 à 1993.

ÉVOLUTION DES DOTATIONS DE L'ARMÉE DE L'AIR DE 1992 A 1993
(Structures constantes.)

(En millions de francs.)

	Budget 1992	Projet de budget 1993	Ecart 1993/1992	Évolution en %
Dépenses ordinaires (D.O.) (Titre III)	5 022,5	15 451	+ 428,5	+ 2,8
Dépenses en capital (C.P.)..... (Titre IV)	24 659	25 188	+ 529	+ 2,1
Total D.O. + C.P.	39 681,5	40 639	+ 957,5	+ 2,4
Autorisations de programme (A.P.)..... (Titre V)	25 199	23 999	- 1 200	- 4,8

NOTA : Dans ces chiffres ne sont pas incluses les dépenses d'investissement de la DCAé, conformément à la nouvelle nomenclature budgétaire.

Budget Air	Part dans le budget 1992 (en pourcentage)	Part dans le budget 1993 (en pourcentage)
Titre III (C.P.).....	37,85	38,02
Titre V (C.P.)	62,15	61,98

a) Les crédits de fonctionnement

Pour 1993, les crédits de fonctionnement s'élèveront à 15,4 milliards de francs, soit une augmentation de 2,8 %.

Le taux prévisionnel de l'inflation en 1993 étant de 2,8 %, le pouvoir d'achat global de l'armée de l'air stagne cette année.

Toutefois, hors rémunérations, le titre III connaît une diminution de 2,2 %. On peut en déduire aisément les conséquences prévisibles sur le fonctionnement des bases aériennes, dans la mesure où il est difficilement envisageable de diminuer l'activité aérienne.

Le tableau ci-après retrace l'évolution des différents chapitres du titre III.

EVOLUTION DES CREDITS DE FONCTIONNEMENT
DE L'ARMEE DE L'AIR

(En millions de francs.)

	Budget 1992	Projet de budget 1993	Variation
Rémunérations et charges sociales.....	10 076,3	10 617,8	+ 5,4 %
Alimentation.....	541,6	549,9	+ 1,5 %
Fonctionnement des bases et services (DCAé exclue et hors produits pétroliers).....	1 259,6	1 273,6	+ 1,1 %
Produits pétroliers (DCAé exclue) :			
- avions.....	1 165	1 097,3	
- autres.....	246,2	232	
Total.....	1 411,2	1 329,3	- 5,8 %
Entretien programmé des matériels (DCAé incluse).....	1 733,8	1 680,4	- 3,1 %
Total.....	15 022,5	15 451	+ 2,8 %

Cette dotation correspond aux principales mesures suivantes :

- déflation des effectifs (1 015 postes) ;
- transfert de 53 postes d'appelés vers la D.G.A. ;
- revalorisation des rémunérations et de certaines indemnités pour le personnel d'active comme pour le contingent ;
- revalorisation des crédits affectés à l'alimentation (+ 2,8 % hors incidence des déflations et des transferts).
- légère augmentation en francs courants (+ 1,1 %) des crédits consacrés au fonctionnement courant qui s'établit en fait à + 0,9 % si l'on exclut le financement des mesures liées aux restructurations (base de Creil : 1,5 millions de francs) et au voyage gratuit des appelés (500 000 francs) ;
- diminution de 5,8 % des dotations pour les carburants et combustibles (compte tenu des hypothèses économiques retenues, cela devrait cependant permettre de maintenir l'activité aérienne à un niveau acceptable) ;
- diminution des crédits consacrés à l'entretien programmé des matériels, dont dépend pourtant l'activité aérienne.

b) Crédits d'équipement (Titre V)

En excluant les dépenses d'investissement de la Direction des Constructions Aéronautiques, les crédits d'équipement atteignent 25,188 milliards de francs (crédits de paiement) soit une augmentation de 2,1 % par rapport à 1992.

Il est clair que ces crédits ne sont pas à la hauteur des besoins de l'armée de l'air. Celle-ci est ainsi contrainte de ne commander aucun avion de combat neuf en 1993, hormis deux Rafale ACT

Les commandes de munitions modernes, l'entretien programmé des matériels et l'évolution des capacités du transport aérien militaire seront aussi affectés par cette insuffisance de crédits.

L'objectif de modernisation des moyens de combat reste prioritaire. Mais l'amélioration des capacités opérationnelles ne pourra être réalisée à court terme, alors qu'elle devrait normalement accompagner la réduction du format de l'armée de l'air, maintenant bien engagée, pour lui permettre de remplir efficacement ses missions dans un cadre interarmées ou interallié.

Le tableau ci-après retrace l'évolution des différents chapitres du titre V.

EVOLUTION DES CREDITS D'EQUIPEMENT

DE L'ARMEE DE L'AIR

(En millions de francs.)

	Autorisations de programme			Crédits de paiement		
	1992	1993	Variation	1992	1993	Variation
Etudes, recherches et prototypes. (dont Espace)	7 602 (3)	6 012 (0)	- 20.9 %	6 563 (44)	6 800 (12)	+ 3.6 %
Investissements techniques et industriels ... (pour mémoire : DCAé)	609	635	+ 4.3 %	547	492	- 10 %
Fabrications. (dont Espace)	16 681 (52)	16 944 (14)	+ 1.6 %	17 081 (159)	17 347 (173)	+ 1.6 %
Infrastructure.	916	1 043	+ 13.9 %	1 015	1 041	+ 2.6 %
Total titre V	25 808	24 634	- 4.5 %	25 206	25 680	+ 1.9 %
Total hors DCAé	25 199	23 999	- 4.8 %	24 659	25 188	+ 2.1 %

La part du titre V dans le budget de l'armée de l'air sera d'environ 61,98 % en 1993. Elle était de 62,15 % en 1992.

Tout en respectant les lignes directrices qui ont présidé à l'élaboration du projet de loi de programmation 1992-1994 l'armée de l'air cherche à maintenir son objectif que l'on peut résumer ainsi : des forces réduites, mais des forces de qualité.

En effet, la guerre du Golfe a montré que la supériorité de la technologie faisait la différence sur le terrain et a mis en valeur le rôle capital des systèmes de commandement, de communication et de renseignement.

Cependant, la limitation de l'enveloppe budgétaire prévue par le projet de loi de programmation fait déjà sentir ses effets sur le projet de budget consacré aux équipements en 1993 :

- aucun avion de combat neuf (hors deux Rafale) ne sera commandé en 1993 (comme en 1992). L'arrêt des commandes de Mirage 2000 D et DA depuis 1991 semble bien indiquer que celles-ci se limiteront à 90 Mirage 2000 D et 153 Mirage 2000 DA, en raison des dispositions prises (transformation des quinze dernières commandes de Mirage 2000 DA déjà passées en quinze commandes Mirage 2000 D) ;
- les commandes d'avion-école Tucano prévues en novembre 1992 seront repoussées à juillet 1993 ;
- aucun armement air-air ou air-sol de nouvelle technologie ne sera commandé en 1993. Les crédits alloués aux munitions modernes et aux matériels électroniques seront sensiblement réduits, ce qui va retarder la modernisation souhaitée ;
- enfin, les crédits limités consacrés au transport aérien militaire restent insuffisants pour augmenter, à brève échéance, les capacités de projection qui sont nécessaires aux armées.

Par ailleurs, les autorisations de programme en diminution de 4,8 % par rapport à 1992 laissent peser de réelles inquiétudes sur l'avenir.

Ainsi, malgré la diminution progressive en volume de la flotte de combat, la modernisation des moyens se fera lentement. Les capacités opérationnelles des forces risquent fort d'en être affectées.

2. Les moyens en personnel

Les effectifs (droits budgétaires) sont en diminution depuis plusieurs années.

Leur évolution entre 1989 et 1992 a ainsi été la suivante :

- 1989 :	94 043
- 1990 :	93 118
- 1991 :	92 861
- 1992 :	91 717

La réduction des effectifs prévue en 1993 ne constitue que la première étape d'un plan de cinq ans (1993-1997) dont l'objectif est un resserrement des effectifs de l'armée de l'air d'environ 3 000 personnes. Cette évolution tient en principe compte :

- des besoins nouveaux liés aux restructurations :

- . la Direction du renseignement militaire ;
- . les Antilles-Guyane ;
- . le support de la base de Creil ;
- . le renfort du Centre d'Exploitation des Images de l'armée de l'Air (C.E.I.A.A.) ;

- des besoins liés aux programmes nouveaux :

- . expérimentation du Rafale ;
- . Casa 235 ;
- . Mirage 2000 D ;
- . transmissions ;
- . Hélios ;
- . informatique ;

. Centre de Programmation et d'Instruction à la Guerre Electronique.

Elle tient compte également des mesures de réorganisation déjà décidées qui permettront à terme de dégager certains postes (par exemple la fermeture de la base aérienne de Strasbourg en 1994).

En 1993, la déflation des effectifs militaires imposée à l'armée de l'air doit porter sur 1 015 postes, soit :

- 315 postes d'active ;
- 700 postes d'appelés.

Elle fera suite à une déflation d'effectifs en 1992, évaluée à 1 144 personnes.

On peut se demander si cette déflation très rapide est bien cohérente avec le calendrier des restructurations, dont les effets ne se feront véritablement sentir qu'en 1994.

Compte tenu du transfert de 53 postes d'appelés vers la D.G.A., les effectifs budgétaires pour 1993 s'élèvent à 90 649.

Cette baisse continue des droits budgétaires a entraîné une diminution des effectifs réalisés dans les mêmes proportions.

a) les personnels d'active : 315 emplois de militaires d'active sont supprimés :

- 20 emplois de sergents ;
- 96 emplois de caporaux ;
- 199 emplois d'aviateur de 1^{ère} classe ;

b) les personnels appelés : 700 emplois de militaires du contingent sont supprimés.

Il s'agit de 700 emplois d'aviateurs de 2^{ème} classe.

II - L'ARMÉE DE L'AIR EN 1992-1993

Cette partie n'a pas pour objet de présenter une analyse exhaustive de la situation de l'armée de l'air mais de faire le point sur quelques-unes des évolutions auxquelles elle est confrontée.

Votre rapporteur étudiera cette année le recrutement et la carrière des personnels, le fonctionnement des bases et l'activité aérienne, l'équipement et enfin les nouvelles mesures de réorganisation de l'armée de l'air.

A - LE RECRUTEMENT ET LA CARRIÈRE DES PERSONNELS

1. Les mesures de repyramidage

a) Les transformations d'emploi liées au plan Durafour

Outre la déflation annoncée, les principales mesures envisagées en 1993 portent sur les transformations d'emploi liées au "Plan Durafour" établi pour la période 1991-1996. Celui-ci prévoit un repyramidage des grades, d'une part pour éviter que le recul des limites d'âge n'ait une incidence négative sur les profils de carrière, et d'autre part pour tenir compte de l'augmentation générale des niveaux de qualification.

Ainsi, sont prévues pour tenir compte des modifications de limite d'âge :

- . la création de 5 postes de généraux et de 12 postes de colonels gagés par des congés du personnel navigant ;

- . la transformation d'emploi de 356 adjudants-chefs en 356 majors (99 par an de 1992 à 1996) ;

- et pour tenir compte de l'augmentation générale des niveaux de qualification :

- . la transformation de 120 emplois d'adjudants-chefs en 120 emplois de majors (20 par an de 1992 à 1997), et de 1 800 emplois de caporaux-chefs en 1 800 emplois de sergents (600 par an de 1992 à 1994). Cette dernière

mesure devrait permettre de diminuer les conditions d'ancienneté des caporaux-chefs pour leur accès au grade de sergent.

Ce plan aura pour effet en 1993 :

- la création de 89 emplois de majors et de 120 emplois d'adjudants-chefs gagés respectivement par autant de postes d'adjudants et de sergents-chefs ;

- la transformation de 40 emplois d'adjudants-chefs et de 1 200 emplois de caporaux-chefs en autant d'emplois de majors et de sergents respectivement (ces chiffres comprennent les transformations d'emploi accordées en 1992).

Le coût de cette mesure est de près de 13,8 millions de francs.

b) Les transformations d'emplois liées à la réduction de la durée du service national.

290 emplois de militaires du rang appelés sont transformés en autant d'emplois de militaires du rang engagés.

Le coût de cette mesure s'élève à 17,4 millions de francs.

2. Le recrutement des personnels

a) les officiers

Le recul d'un an des limites d'âge des colonels et des généraux du personnel navigant a fait l'objet de la loi n° 92-1241 du 13 décembre 1991.

Pour éviter le ralentissement de l'avancement induit par cette disposition, il a été prévu la création des emplois mentionnés au chapitre précédent.

En 1992, deux emplois de généraux de brigade aérienne et 12 emplois de colonels, gagés par des congés du personnel navigant ont ainsi été créés.

Ces mesures restent cependant insuffisantes au regard des besoins évalués globalement à 15 postes de généraux et 50 postes de colonels sur cinq ans, pour améliorer sensiblement les conditions d'avancement et permettre d'honorer certains nouveaux postes de responsabilités sans générer de difficultés d'encadrement par ailleurs.

En fait, l'armée de l'air est confrontée à une forte progression des départs volontaires d'officiers : selon les informations recueillies par votre rapporteur, de l'ordre d'une quarantaine en 1988, ces départs ont concerné près d'une centaine d'officiers en 1991.

Les difficultés actuelles de reconversion, liées à la conjoncture économique, les ont sensiblement freinés au premier semestre 1992.

Du reste, le nombre d'intention de départs anticipés a quadruplé. Aussi, l'armée de l'air a-t-elle mis en oeuvre une planification des départs anticipés qui ont été étalés sur plusieurs années. Cette mesure agit également comme un frein.

La revalorisation de la condition militaire paraît être la condition nécessaire, sinon le remède le plus efficace pour enrayer ces départs dont le rythme pourrait de nouveau s'accélérer avec une amélioration de la situation économique. A cet égard, on peut regretter que la nouvelle bonification indiciaire (N.B.I.) ne soit pas attribuée aux officiers d'un grade supérieur à lieutenant-colonel.

En dépit de cette situation, le recrutement des officiers ne rencontre pour l'instant pas de difficultés notables. Le nombre des dossiers de candidature à l'Ecole de l'air (environ 1 500 pour 101 places), ou d'admissions (environ 250) à l'Ecole de Formation Initiale du Personnel Navigant est satisfaisant. Mais il ne faudrait pas que des perspectives de carrière décevantes ne découragent les candidats de qualité.

b) Les sous-officiers

En 1992, les droits budgétaires dont disposait l'armée de l'air étaient de 42 531 sous-officiers (dont 1 232 du contingent). Or, au 1er juillet 1992, le nombre des sous-officiers en activité s'élevait à 40 117.

Cela traduit la situation de déficit que l'armée de l'air connaît dans cette catégorie de personnel. Ce déficit concerne principalement les spécialistes de la maintenance aéronautique, des systèmes et matériels électroniques et du

contrôle des opérations aériennes, en raison notamment de l'attrait des rémunérations offertes par les entreprises civiles dans ces domaines.

En 1993, cette situation ne s'améliore pas, d'autant que la balance entre les restructurations et les besoins nouveaux fait état d'un besoin global de 79 sous-officiers (réduction : - 187 ; besoins : + 266). Quant au nombre de départs de sous-officiers avant la limite d'âge ou en fin de contrat, il demeure inquiétant, même s'il diminue en 1992.

Selon les informations communiquées à votre rapporteur le nombre annuel de ces départs, qui s'élevait à plus d'un millier en 1985, dépassait les deux mille en 1990 et 1991.

En 1992, il devrait décroître pour atteindre environ 1 700, en raison notamment de la situation économique. On notera cependant que la plupart des candidats au départ sont sous-officiers spécialistes dont le déficit vient d'être mentionné.

L'armée de l'air connaîtrait sans aucun doute une situation beaucoup plus délicate si elle n'avait décidé de prendre des mesures conservatoires comme, principalement, celle qui consiste à faire strictement respecter les engagements librement contractés. Ainsi les demandes de départ anticipé pour un certain nombre de spécialités déficitaires sont-elles systématiquement refusées.

c) Les militaires du rang appelés

Les militaires du contingent constituent près de 40 % des effectifs de l'armée de l'air. On imagine facilement le concours qu'ils peuvent apporter à son fonctionnement.

Si environ 18 % d'entre eux sont à l'instruction, 30 % sont affectés comme aides spécialistes techniques, 17 % dans les unités de protection et de défense des bases, 13 % dans les services d'aide au commandement, le reste étant affecté dans les services d'infrastructure (6 %), de transmissions, de restauration, dans les services du génie de l'air, dans l'encadrement des unités d'instruction, etc.).

Le nombre de militaires du contingent (effectifs budgétaires) diminue régulièrement. De 35 938 en 1989, il est passé à 35 443 en 1992. 700 postes d'appelés devraient être encore supprimés en 1993.

d) Les militaires du rang engagés

Alors qu'ils étaient 9 604 en 1989, leurs effectifs ne seront plus que de 7 726 en 1992, et en 1993, 295 postes de caporaux et d'aviateurs de première classe seront supprimés.

Enfin, il faut noter que la réduction du service militaire à dix mois ne permet plus d'assurer certaines formations longues dispensées aux appelés du contingent.

Cette réduction du service a conduit également à un réaménagement de la période d'instruction de base qui a été limitée à quatre semaines au lieu de cinq, et qui a été centrée sur les activités militaires. Le stage militaire de perfectionnement au profit des gradés a été réduit à deux semaines. Il est envisagé de le supprimer. Cette situation a entraîné une augmentation des charges liées aux taux de rotation et à la nécessité d'incorporer un volume d'effectifs augmenté de 20 % pour pallier le déficit qui résulte de la réduction de durée. Cette mesure induit un coût financier supplémentaire estimé à 45,5 millions de francs par an.

3. Les rémunérations

Outre les revalorisations périodiques normales (+ 2,6 %), le projet de loi de finances permet la mise en oeuvre de la quatrième annuité du plan d'amélioration de la condition militaire.

La principale mesure prise dans ce cadre est l'augmentation supplémentaire de 10 % de l'indemnité pour charges militaires (I.C.M.). Le coût de cette mesure pour 1993 s'élèvera à 83,7 millions de francs.

En dehors de cette revalorisation et des rééchelonnements indiciaires prévus par la quatrième tranche de la transposition aux militaires du protocole sur la rénovation de la grille de la fonction publique, aucune autre mesure catégorielle n'est prise en compte par le projet de loi de finances.

En particulier, votre rapporteur regrette vivement que n'ait pas été retenue la deuxième tranche d'augmentation de 10 % de l'indemnité spéciale de sécurité aérienne (I.S.S.A.) dont bénéficient les contrôleurs aériens militaires.

En effet, le recrutement de ces spécialistes -qui assument des responsabilités délicates, tout en supportant une charge de travail

importante- reste difficile, en raison principalement de l'attrait des rémunérations offertes dans le secteur civil.

L'ouverture de postes de majors aux sous-officiers de cette spécialité leur donnera cependant de meilleures perspectives de carrière et donc de rémunération.

D'autres indemnités spécifiques -demandées par exemple au profit des convoyeurs de l'air (indemnité pour services aéronautiques au taux n° 1), de façon à leur donner les mêmes indemnités qu'au personnel navigant, ou au profit des informaticiens, comme cela se pratique dans les entreprises- n'ont pas été retenues.

Votre rapporteur rappellera que l'application du "Plan Durafour" permettra en 1993 d'améliorer la grille indiciaire de certains grades d'officiers et de sous-officiers.

Quant à la création d'échelons supplémentaires :

- un échelon pour les adjudants-chefs à plus de vingt-cinq ans de service ;
- un échelon exceptionnel pour les adjudants-chefs ;
- un deuxième échelon spécial pour les lieutenants-colonels.

Enfin, la nouvelle bonification indiciaire (N.B.I.) -attachée à un niveau de responsabilité ou de compétence particulière (tâches de conception ou d'exécution)- entrera en vigueur cette année (décret n° 92-1109 du 2 octobre 1992). Elle ne sera attribuée ni aux colonels ni aux généraux.

Elle ne concernera donc pas tous les personnels. Il faut ajouter que son application sera progressive (par tranches associées à des zones géographiques).

Au total 2 500 militaires devraient bénéficier de la nouvelle bonification indiciaire dès 1992. 6 500 en bénéficieront en fin de plan (1995).

B - LE FONCTIONNEMENT DES BASES ET L'ACTIVITE AERIENNE

1. le fonctionnement des bases et services

Les crédits alloués au fonctionnement des bases et services (hors produits pétroliers) augmentent très faiblement en francs courants par rapport à leur niveau de 1992 (+ 0,9 %). Or, l'hypothèse retenue pour la hausse des prix en 1993 est de 2,9 %. Il faut en déduire que ce secteur est encore particulièrement touché par les mesures d'économie. Or, les mesures de restructurations retenues en 1993, qui intéressent principalement la base aérienne de Creil n'entraîneront sans doute pas une diminution rapide des charges de fonctionnement. Il s'agit :

- du transfert du Centre d'Exploitation des Images de l'armée de l'air de Saint-Cyr-l'Ecole à l'été ;**
- de la création du Centre Principal Hélios France (C.P.H.F.), organisme à vocation interarmées ;**
- de la poursuite en 1993 de la mortée en puissance du C.I.R.E.M. (Centre d'Information sur les Rayonnements Electromagnétiques)**

Malgré une gestion rigoureuse, les utilisateurs doivent faire face aux augmentations des dépenses d'énergie électrique, de formation des personnels et de déplacements liés à des activités opérationnelles ou à la mise en place de matériels nouveaux.

L'entretien des bases nécessiterait lui-même un effort particulier qui ne peut que rester limité, alors que la dégradation des installations doit être enrayée au plus tôt, et ceci afin de ne pas rendre obligatoire à terme des travaux de réfection beaucoup plus coûteux.

La diminution du "pouvoir d'achat" des commandants de base ne permet donc pas d'améliorer les conditions de vie et de travail d'un personnel dévoué dont le moral risque d'être atteint en profondeur.

2. L'activité aérienne

Les crédits de paiement affectés aux carburants opérationnels et à l'entretien programmé des matériels déterminent le niveau de l'activité aérienne.

L'objectif visé par l'armée de l'air est une activité d'environ 370 000 heures de vol, qui permette d'assurer un minimum de 180 heures de vol par an sur avions d'armes pour les pilotes de combat.

En 1992, ce dernier objectif devrait être atteint sans difficulté.

Pour 1993, cet objectif est maintenu.

Il convient de rappeler qu'en 1991, 254 215 heures de vol sur les 400 000 prévues avaient été réalisées en raison des insuffisances "budgétaires", et que l'activité moyenne des pilotes de combat avait été limitée à 165 heures.

a) Les carburants opérationnels

La dotation "carburants opérationnels" est en diminution de 5,8 % par rapport à celle de l'année 1992. Elle tient compte des tarifs prévisionnels (T.P.P) pour l'année 1993 :

- baril :	19,80 dollars
- dollar :	5,00 francs
- T.R.O. :	1 580 francs / m ³ (- 6 % par rapport à 1992)

Les hypothèses retenues devraient permettre de satisfaire l'activité aérienne minimum des pilotes de combat ainsi que les missions du transport aérien militaire, à condition toutefois que ces dernières ne soient pas revues à la hausse en cours d'année.

b) L'entretien programmé des matériels

La dotation de ce chapitre (1 680,4 millions de francs) diminue de 3,1 % en crédits de paiement par rapport à 1992.

Quant aux autorisations de programme (1 680 millions de francs), elles sont ajustées aux crédits de paiement.

Cette évolution n'est pas en rapport avec celle du coût des réparations dans les industries mécaniques et électriques.

Dès lors, les grands révisions et les réparations qui sont effectuées dans les ateliers industriels ne peuvent être exécutées à un rythme compatible avec les contrats de disponibilité opérationnels imposés aux forces.

Malgré les efforts consentis dans ce domaine par le personnel de l'armée de l'air, les insuffisances répétées, constatées sur ce chapitre risquent d'affecter, à terme, l'activités aérienne et les capacités des forces.

C - L'EQUIPEMENT DE L'ARMEE DE L'AIR

1. Les crédits d'études et développements

a) Le Rafale ACT (avion de combat tactique)

Le développement de cet appareil, dont la première livraison est attendue en 1996, reste aujourd'hui le programme majeur de l'armée de l'air. Elle y consacrera 3 233 millions de francs en crédits de paiement et 2 278 millions de francs en autorisations de programme en 1993.

Toutefois, il convient de rappeler que les premières livraisons devaient initialement intervenir en 1996. Or elles ne débiteront, en fait, qu'à la mi-1997.

Cet avion polyvalent devrait posséder tous les perfectionnements technologiques dont a besoin aujourd'hui l'armée de l'air. Il aurait la capacité d'effectuer les missions suivantes :

- pénétration et attaque (de précision) au sol par tous les temps ;
- frappe nucléaire ;
- défense et supériorité aériennes ;

- intervention à long rayon d'action, avec ravitaillement en vol.

Ce programme est d'une importance vitale pour notre défense qui a besoin d'une aviation de combat crédible et adaptée aux futures menaces. Il est aussi indispensable à l'armée de l'air, dont une partie de la flotte de combat tactique ne répondra plus aux exigences du combat moderne à l'horizon de l'an 2000.

Il convient de souligner que ce programme est également nécessaire à notre industrie aéronautique qui, pour rester compétitive, doit trouver des financements importants dans le domaine de la recherche, pour ses bureaux d'études et ses unités de production.

Aujourd'hui, le nombre de Rafale prévu pour l'armée de l'air est de 234 appareils qui devraient être répartis en 95 monoplaces et 139 biplaces, pour répondre au mieux aux conditions d'emploi prévisibles :

- le biplace permet de répartir la charge de travail en équipage, lors des missions d'assaut de longue durée qui peuvent s'effectuer dans un cadre tactique très dense et très complexe. Il assure donc à l'équipage une meilleure efficacité opérationnelle que le monoplace ;
- le monoplace sera, lui, plus adapté aux missions de défense aérienne, qui se déroulent dans un cadre plus simple.

Votre rapporteur rappellera que la cible initiale du programme Rafale était de 250 appareils.

b) Les autres programmes

Les autres études et développements sont en cohérence avec ce programme. Ils concernent essentiellement :

- pour les programmes aéronautiques, la poursuite du développement du Mirage 2000 D et du Mirage 2000 D.A. L'armée de l'air a également prévu la rénovation à mi-vie -c'est-à-dire vers 1993-1995- de l'avionique des Mirage 2000 R.D.M. qui ont été mis en service à partir de 1984 ;

- les missiles de nouvelle technologie :

. air-air : le Mica (missile d'interception du Rafale) qui devrait être prêt en 1997 ;

le Super 530 Doppler qui arme les Mirage 2000 RDI ;

. air-sol : l'Apache qui donnera au Mirage 2000 D et au Rafale la capacité d'attaquer les pistes bétonnées et les aires aéronautiques à distance de sécurité des menaces sol-air adverses ;

. sol-air : le Samp (sol-air moyenne portée) ;

- l'espace (stations sol "Syracuse") ;

- les matériels électroniques :

. le système de commandement et de conduite des opérations aériennes tient une place importante dans ce domaine. Il s'agit d'un programme majeur qui constituera le Système d'Information et de Commandement (S.I.C.) principal de l'armée de l'air. Son coût global est estimé à 15 milliards de francs, à étaler sur une vingtaine d'années. 301 millions de francs de crédits de paiement ont été affectés à son développement en 1992. Ils se réduiront à 85 millions de francs en 1993, en raison de la limitation des ressources budgétaires.

Dans l'ensemble, les crédits alloués aux matériels électroniques ont été sensiblement réduits ;

- les transmissions :

. les principaux programmes : réseau air 90 et M.T.B.A. (Moyens de Transmission des Bases Aériennes), subissant les restrictions budgétaires, vont être retardés.

La répartition des crédits entre les principaux programmes figure dans le tableau ci-après :

Millions de francs courants	Autorisations de programme	Crédits de paiement
1. Etudes amont :		
- Etudes aéronautiques	528	480
- Etudes électroniques	87	119
- Etudes missiles	22	40
2. Développements :		
- Matériels aériens :		
• Mirage 2000 DA	160	230
• Mirage 2000 D	240	259
• Rafale/ACT/M 88	2 278	3 233
• Autres	871	514
Total.....	3 549	4 236
- Matériels électroniques :		
• S.C.C.O.A.	185	85
• Autres	461	349
Total.....	646	434
- Transmissions :		
• R.A. 90	182	259
• M.T.B.A.	126	119
• Autres	12	12
Total.....	320	390
- Engins :		
• S.A.M.P.	389	247
• Super 530 Doppler		20
• M.I.C.A.	170	420
• Apache	290	385
• Autres	11	17
Total.....	860	1 089
Total études recherches et développements	6 012	6 788
3. Espace - études (participation air) :	"	12

2. L'équipement technique et industriel

Les investissements au profit de la Direction des constructions aéronautiques connaissent une baisse sensible. Mais nos observations s'arrêteront là, car ce chapitre, du fait de la nouvelle nomenclature budgétaire, dépend maintenant de la Délégation Générale à l'Armement.

3. Les fabrications

Ce chapitre regroupe l'ensemble des fabrications de matériels aériens et de leur environnement. Il est doté de 16,944 milliards de francs d'autorisations de programme, soit une hausse de 1,6 % par rapport à la dotation de 1992 et de 17,347 milliards de francs de crédits de paiement, soit une hausse de 1,6 % en francs courants.

Respectant les priorités retenues en matière d'équipements (commande de deux Rafale, poursuite du remplacement des Mirage F1 C par les Mirage 2000 RDI, relève des Mirage V F par des Mirage F1 CT et des Mirage III E par des Mirage 2000 D), ce chapitre subit les principales restrictions imposées cette année : étalement de la livraison des Mirage 2000 D, report des commandes de Tucano, diminution du renouvellement des munitions ou des crédits alloués aux matériels électroniques. Les mesures prises risquent donc d'entraîner des insuffisances en matière d'efficacité opérationnelle, peu compatibles avec les objectifs de modernisation déjà mentionnés.

a) Fabrications pour les forces nucléaires

Six Mirage 2000 N ont été livrés en 1992. Trois autres le seront en 1993. Les livraisons (au total 75) seront alors terminées.

Aujourd'hui, les forces aériennes stratégiques mettent en ligne 45 Mirage 2000 N voués à la mission dite préstratégique.

Quinze appareils de ce type sont aussi affectés à la Force aérienne tactique (FATAC), mais pour effectuer des missions conventionnelles. Equipés d'un système de navigation et d'attaque

très moderne, ils peuvent effectuer des missions de pénétration tout temps, en restant peu vulnérables.

La flotte des onze ravitailleurs Boeing C 135 FR participe aux missions stratégiques. Son utilisation au profit de la Force aérienne tactique apparaît aussi de plus en plus fréquente pour les interventions de longue durée (attente en vol ou missions tactiques lointaines).

Deux tiers des avions de combat sont actuellement ravitaillables en vol. A terme, ils le seront tous.

Il serait nécessaire de disposer d'un nombre suffisant de ravitailleurs pour assurer une capacité de projection convenable. Un bon compromis coût-efficacité semble avoir été trouvé : dans un premier temps, ces Boeing seront équipés de deux nacelles de ravitaillement supplémentaires. Dès 1994, quatre avions pourront être transformés ; les autres le seront en 1995 et 1996.

220 millions de francs sont alloués à cet équipement en 1993 (260 millions de francs en 1992) et le coût global de ce programme est d'environ 760 millions de francs.

Pour le plus long terme, selon les informations recueillies par votre rapporteur, rien n'est encore décidé. Pourtant, on ne peut ignorer les contraintes que ce faible nombre de ravitailleurs malgré les perfectionnements cités) peut faire peser sur nos possibilités autonomes d'action ou sur le niveau de notre participation dans des opérations interalliées.

b) Les matériels aériens de série

● Les avions de combat

- 2 Rafale ACT, 13 Mirage F1 CT, 20 Tucano (commandes prévues en 1992, repoussées à 1993) et 17 Transall rénovés seront commandés ;

- 6 Mirage 2000 RDI, 12 Mirage 2000 D, 2 Tucano, 18 Mirage F1 CT, 2 Transall rénovés (prototypes), 4 cargos légers Casa 235 et 2 hélicoptère légers seront livrés.

En attendant l'arrivée du Rafale, c'est le Mirage F1 CT qui remplacera progressivement les Mirage III E et les Mirage V F encore en service à Colmar. En avril 1993, la première unité de

l'armée de l'air sera déclarée opérationnelle sur ce type d'appareil. Fin 1994, 55 Rafale auront été livrés.

Les Mirage F1 CT sont des Mirage F1 C dont le système d'armes est rénové pour leur donner une capacité d'attaque au sol. Le potentiel de la cellule permet de les maintenir en service pendant dix ans environ. Conçu pour permettre au pilote l'emploi de jumelles de vision nocturne, équipé de contre-mesures modernes, cet appareil aura la capacité d'attaquer de nuit des objectifs facilement identifiables avec des armements classiques. A la fin de l'année 1993, 31 Mirage F1 CT auront été livrés (13 en 1992, 18 en 1993).

Fin 1993, la 13ème escadre sera dotée de 30 Mirage F1 CT à Colmar, qui remplaceront 15 Mirage III E (retirés en 1992 et 15 Mirage V F (retirés en 1993).

Les Mirage 2000 D remplaceront d'abord progressivement les Mirage III E en ligne à Nancy. La cible initiale de 105 avions a été réduite à 90. Toutefois, sur ces 90 appareils, 15 seront obtenus par transformations des 15 dernières commandes de Mirage 2000 DA. Et la cadence de livraisons qui devait être de quinze par an semble maintenant s'établir à douze par an, du moins si l'on se fonde sur l'année 1993. Il est clair que si cette cadence devait être maintenue, la modernisation de notre aviation de combat s'en trouverait ralentie. Un premier escadron recevra 12 avions en 1993 et sera complété en 1994, ce qui entraînera le retrait de 15 Mirage III E. Le Mirage 2000 D est capable de naviguer et de tirer en aveugle des armements classiques. Il est apte au tir d'armes de précision (armement guidé laser) de jour comme de nuit.

Avec le Mirage F1 CT et le Mirage 2000 D, nos forces aériennes disposeront d'avions d'assaut conventionnels capables d'opérer de nuit.

L'armée de l'air ne disposera de la première unité dotée d'un avion vraiment polyvalent, le Rafale, qu'à l'horizon 2000. En 1993, deux Rafale seront commandés (dont un au titre du budget 92 si la commande n'est pas notifiée cette année). Le premier appareil devrait être livré à l'armée de l'air en 1996 et le premier escadron, opérationnel en l'an 2000.

Pour la défense aérienne, l'armée de l'air continue à s'équiper de Mirage 2000 DA RDI.

La livraison de 6 Mirage 2000 RDI en 1993 permettra de terminer la constitution d'un deuxième escadron à Cambrai et de retirer du service 15 Mirage F1 C. Au total, 75 Mirage 2000 RDI seront alors en service.

La cible du programme Mirage 2000 DA qui était de 168 appareils encore l'an dernier a été réduite à 153 appareils. Quinze commandes de Mirage 2000 DA ont, en effet, été transformées en commandes de Mirage 2000 D comme cela a été indiqué précédemment.

A la fin de l'année 1992, l'armée de l'air disposera de 435 avions de combat en ligne (après la dissolution d'un escadron de Jaguar à Bordeaux, le 30 juin 1992). En 1994, après le transfert de la 33ème Escadre de Reconnaissance de Strasbourg à Reims et la suppression de l'équivalent de trois escadrons supplémentaires, le nombre d'avions en ligne sera d'environ 390.

L'absence de commandes d'avions neufs n'aurait pas de conséquences trop graves si elle ne s'accompagnait pas d'un vieillissement de la flotte de combat, après un léger mieux en 1993 et 1994, dû à la livraison des Mirage 2000 D. L'âge moyen de la flotte de combat qui est de douze ans en 1992, sera en effet de :

- 10 ans en 1994 ;
- 12 ans en 1997 ;
- 15 ans en 2000.

Le véritable rajeunissement ne commencera qu'avec la livraison des Rafale à partir de l'an 2000, si toutefois les commandes atteignent un niveau convenable au moins à partir de 1995. En conséquence, l'objectif de modernisation risque de ne pouvoir être atteint à brève échéance.

● Les avions de transport

La situation du transport aérien militaire est également préoccupante, d'autant que les capacités de projection des forces en dépendent.

L'opération de rénovation des Transall chargés du transport tactique à moyen rayon d'action, qui concerne 65 appareils, débutera en 1993. Portant essentiellement sur le système de navigation, elle reste indispensable pour maintenir ces avions de transport tactique opérationnels jusqu'à une échéance compatible avec l'arrivée de l'Avion de Transport Futur (A.T.F.). Ainsi, les avions de première génération pourront être retirés du service à partir de 2003 au lieu de 1995 et ceux de deuxième génération à partir de 2016.

Le programme A.T.F. devrait permettre de trouver un successeur au Transall. Des études de pré-faisabilité sont actuellement menées au sein du groupe Euroflag regroupant sept

pays : l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, l'Italie, le Portugal, la Turquie et la France. La Grande Bretagne y participe à titre d'observateur.

Le financement des études de faisabilité aurait dû intervenir dès 1993. La réduction des crédits ne le permet pas et ce programme devrait prendre un retard de six mois. Enfin, la charge financière est estimée à 30 milliards de francs pour la production de 60 à 70 avions sur vingt ans. L'armée de l'air y consacre 10 millions de francs en 1993 (9 millions de francs en 1992).

Quant au transport logistique à long rayon d'action, il est aujourd'hui assuré par trois DC 8-72 et un DC 8-55.

L'un des DC 8-72 sera prélevé en 1993 pour être transformé en vecteur du système Sarigue de nouvelle génération.

Le DC 8-55, obsolète et connaissant des problèmes de maintenance, sera retiré du service en 1995.

Pour remplacer ces deux avions, plusieurs solutions ont été étudiées, dont l'achat d'avions d'occasion (DC 8 ou Airbus). Le ministre de la Défense a annoncé le 7 octobre 1992 qu'un premier Airbus A 310/300 d'occasion serait acquis par l'armée de l'air en 1993, le second en 1995-1996. La capacité actuelle pourra donc être maintenue, voire légèrement améliorée.

L'insuffisance des moyens aériens de transport logistique, mise en évidence lors de la guerre du Golfe aura nécessité un renfort des compagnies aériennes civiles. Les conditions de mise en oeuvre de ce complément sont aujourd'hui examinées et devraient faire bientôt l'objet d'un projet de loi. Mais, ce palliatif ne saurait répondre à tous les besoins des armées.

Les commandes de Tucano -avion-école destiné à remplacer le Fouga Magister à l'Ecole de l'air- qui sont prévues cette année, seront repoussées à 1993, retardant ainsi la nécessaire adaptation de l'entraînement des jeunes pilotes.

c) L'électronique et les transmissions

Les différents programmes : S.C.C.O.A. (Système de Commandement et de Conduite des Opérations Aériennes), Réseau de transmission Air-90 (R.A. 90), Moyens de Transmissions des Bases Aériennes (M.T.B.A.), amélioration du Système de Détection Aéroportée vont subir des étalements ou des retards du fait de l'insuffisance des crédits. L'effort financier en matière de fabrication

destiné au S.C.C.O.A. en 1993 (99 millions de francs) est nettement inférieur à celui de 1992 (503 millions de francs). Il devrait cependant croître à partir de 1994.

L'importance du C3 I qui est un des enseignements majeurs de la guerre du Golfe est pourtant reconnue.

d) L'armement et les munitions

Aucun armement de nouvelle technologie (Mica, Apache) n'est commandé.

Les niveaux des stocks de bombes spécialisées, de missiles air-air (Magic II et Super 530 D) augmenteront en 1993 grâce aux livraisons prévues.

Mais aucun missile Super 530 D ne sera commandé en 1993. Une centaine de missiles Magic II devrait être commandée.

Au demeurant, les quantités de munitions modernes resteront encore insuffisantes. Cela pourrait affecter directement la crédibilité de nos forces, lors d'engagements soutenus.

Les commandes de missiles sol-air à très courte portée (S.A.T.C.P.) seront limitées à 150, soit un niveau inférieur aux besoins évalués par l'armée de l'air. Deux cents auront été livrés en 1992, mais aucun ne sera livré en 1993.

4. L'infrastructure

Ce chapitre est doté de 1.043 millions de francs de programme et de 1.041 millions de francs crédits de paiement, en hausse par rapport à 1992, respectivement de 13,9 % et de 2,6 %.

Ces crédits permettront de réaliser principalement la réfection de chaussées aéronautiques, les travaux d'infrastructure technico-opérationnelle pour l'accueil des nouveaux (Mirage F1 CT à Colmar, Mirage 2000 D à Nancy, Tucano à Salon-de-Provence), les travaux préalables au transfert d'unités dans le cadre des restructurations (par exemple transfert de la 33ème Escadre de reconnaissance de Strasbourg à Reims). Toutes les opérations ne sont pas d'un coût négligeable, et expliquent en partie l'augmentation des autorisations de programme en 1993.

D - LA POURSUITE DE LA REORGANISATION DE L'ARMEE DE L'AIR

L'an passé, votre rapporteur avait analysé la réorganisation de l'armée de l'air consécutive d'une part au plan "armées 2000", d'autre part à une restructuration interne des forces aériennes.

En 1992 et 1993, l'armée de l'air procédera à de nouvelles réorganisations dictées plus que jamais par un souci d'économies. Elles consisteront en une révision des implantations, première étape d'une restructuration générale qui touchera à terme l'organisation du commandement et les unités navigantes.

1. Le réaménagement des implantations de l'Armée de l'air

L'idée retenue est de réduire l'activité sur certaines implantations pour la concentrer sur d'autres. L'objectif poursuivi est d'obtenir, par des économies d'échelle, une réduction des coûts de fonctionnement.

Ainsi, la base aérienne de Strasbourg sera fermée à l'été 1993, après le transfert à Reims de la 33ème Escadre de chasse. La base aérienne 944 de Narbonne doit, quant à elle, être rattachée à la base d'Orange à l'été 1993.

Le service du matériel de l'armée de l'air verra son établissement de Toulouse-Balma être fermé en 1994. Les moyens dégagés par cette opération seront répartis dans les autres établissements du service.

La Maison des ailes sera transférée en 1995 dans les locaux de l'Ecole des pupilles de l'air de Grenoble qui devra subir, pour la circonstance, des travaux d'aménagement.

Enfin, même si son siège demeurera à la Cité de l'air à Paris, l'état-major de l'armée de l'air pourrait être affecté par des mesures de rationalisation visant à réduire de 10 % ses effectifs.

Ces mesures ne constituent sans doute qu'une première étape. En effet, la réduction de ses crédits de fonctionnement et de ses effectifs imposeront à l'armée de l'air de nouvelles fermetures de bases aériennes.

Il convient cependant de noter que les installations situées sur les bases "désactivées" seront conservées par l'armée de l'air afin de permettre un déploiement de ses unités en cas de crise majeure.

2. Vers de nouvelles structures de commandement ?

La guerre du Golfe a démontré, s'il en était encore besoin, le rôle essentiel joué par les systèmes de commandement, de communication et de renseignement (C 3 I) pour la conduite des opérations aériennes.

Tirant la leçon de cette évolution, le chef d'état-major de l'armée de l'air a décidé de placer l'ensemble des moyens dont disposent les forces aériennes, jusqu'à présent partagées entre différents commandements spécialisés, sous l'autorité unique du commandement air des forces de défense aérienne. (C.A.F.D.A.)

Par ailleurs, l'armée de l'air étudie la possibilité d'abord de réduire le rôle des commandants des régions aériennes notamment en ce qui concerne la défense aérienne, voire de supprimer les régions aériennes. Les objectifs poursuivis seraient au nombre de deux : alléger les chaînes de commandement afin de leur conférer une plus grande efficacité opérationnelle, permettre une nouvelle réduction des effectifs et des coûts de fonctionnement.

3. Vers une nouvelle composition des unités navigantes ?

Toujours dans le cadre du resserrement de son dispositif, l'armée de l'air étudie l'opportunité de modifier la composition de ses unités navigantes.

Il serait en particulier envisagé de porter le nombre d'appareils par escadron à 20.

LES CONCLUSIONS DE VOTRE RAPPORTEUR

Au terme de cet exposé, votre rapporteur se doit de souligner les insuffisances de ce projet de budget.

Votre rapporteur aurait compris qu'une redistribution des moyens de l'armée de l'air soit opérée afin de permettre à celle-ci de s'adapter au nouveau contexte géostratégique.

Or, il ne peut que constater que l'on réduit des programmes sans permettre cette adaptation.

Réduire quantitativement le format de l'armée de l'air pour améliorer sa qualité, c'est assurer la modernisation de sa flotte : tel était, tel est encore le mot d'ordre justifiant tous les abattements de crédits. Dans ces conditions, pourquoi ne commander que deux avions neufs en 1993 ? Cette absence de commandes d'avions neufs aurait, si elle est maintenue, pour conséquence inévitable un vieillissement de la flotte de combat au moins jusqu'en l'an 2000. Où est la modernisation ?

Assurer aux forces armées une capacité de projection de forces pour faire face aux menaces qui pourraient apparaître hors d'Europe, tel est le second mot d'ordre. Pourtant, un renouvellement significatif de la flotte du transport aérien militaire n'est, cette année encore, pas à l'ordre du jour. Où est la modernisation ?

Enfin, parce que sans les hommes, notre défense n'est rien, votre rapporteur se doit de souligner que la situation qui leur est faite est à la limite du supportable. Les restructurations et notamment la fermeture de bases aériennes doivent prendre effet en 1994. Pourtant, c'est dès à présent que les effectifs subissent une réduction drastique. Dans le même temps, les crédits de fonctionnement courant des bases ne cessent d'être réduits. Faire toujours plus avec toujours moins est un exercice qui peut avoir son intérêt. Il atteint cependant rapidement ses limites.

Ces limites, votre rapporteur considère qu'elles sont aujourd'hui atteintes.

EXAMEN EN COMMISSION

Votre commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées a examiné le présent rapport lors de sa séance du mercredi 4 novembre 1992.

A l'issue de son exposé, le rapporteur pour avis a répondu aux questions de :

- M. Michel d'Aillières, président, sur les commandes et livraisons d'appareils de transport "Casa 235" en 1993, sur la possibilité pour l'armée de l'air d'atteindre l'objectif d'entraînement de 180 heures par pilote de combat et par an, et enfin sur le système d'armes des deux Rafale commandés au titre du budget de 1993 ;

- M. Jean-Paul Chambriard sur l'évolution globalement défavorable des crédits de l'armée de l'air ;

- M. Philippe de Gaulle sur les niveaux respectifs d'entraînement des pilotes de combat des différentes armées dans le monde.

Au cours de sa réunion du mercredi 18 novembre 1992, la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées a émis un avis défavorable à l'adoption des crédits du titre III et du titre V du budget de la défense pour 1993. Les commissaires socialistes et une partie des commissaires du groupe du Rassemblement démocratique européen ont exprimé un avis favorable à l'adoption de ces crédits. M. Jean Garcia a, pour sa part, émis un avis défavorable au nom du groupe communiste, qu'il a motivé par l'engagement de crédits militaires excessifs.