

N° 82

—
SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1994-1995

Annexe au procès verbal de la séance du 22 novembre 1994

AVIS

PRÉSENTE

au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi de finances pour 1995.

ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VI

DÉFENSE

AIR

Par M. Albert VOILQUIN,

Senateur

(1) Cette commission est composée de : MM. Xavier de Villepin, président ; Yvon Bourges, Michel d'Allègre, François Abadie, Guy Penne, vice-présidents, Jean Garcia, Michel Alloncle, Roland Bernard, Jacques Golliet, secrétaires ; Jean-Luc Bécart, 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 Cosse-Brissac, Michel Crucis, Hubert Durand-Chastel, Claude Estier, Roger Fesse, Gérard Gaud, Jean-Claude Gaudin, Philippe de Gaulle, Jacques Genton, Yves Guéna, Bernard Guyomard, Jacques Habert, Hubert Haenel, Marcel Henry, André Jarrot, Louis Jeug, Christian de La Malène, Marc Lauriol, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Philippe Madrelle, Michel Maurice-Bokanowski, Pierre Mauroy, Jean-Luc Melançon, Paul d'Ornano, Alain Poher, Michel Poniatowski, André Rouvière, Georges Treille, Robert-Paul Vigouroux, Serge Vinçon, Albert Voilquin.

Voir les numéros

Assemblée nationale (10ème législ.) : 1530, 1560 à 1565 et T. A. 282

Sénat : 78 et 79 (annexes n° 44 et 45) (1994-1995)

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
PREMIERE PARTIE : LE PROJET DE BUDGET DE L'ARMEE DE L'AIR POUR 1995, PRESENTATION GENERALE	7
CHAPITRE PREMIER L'EVOLUTION DES DOTATIONS	7
1. Les crédits de fonctionnement : retour à la baisse ?	8
2. Les crédits d'équipement : stabilisation à la baisse ?	10
CHAPITRE II LES MOYENS EN PERSONNEL	13
1. Les personnels d'active	13
2. Les personnels appelés	14
DEUXIEME PARTIE : L'ARMEE DE L'AIR EN 1994-1995	17
CHAPITRE PREMIER LA REORGANISATION PERMANENTE ?	18
1. La nouvelle réorganisation des forces aériennes	20
2. La création du commandement air des systèmes de surveillance, d'information et de communication (CASSIC)	25
3. La restructuration de la défense aérienne	26
4. La poursuite des réformes engagées précédemment	27
<i>a) Les services</i>	27
<i>b) La nouvelle composition des unités aériennes</i>	31
CHAPITRE II LE RECRUTEMENT, LA FORMATION ET LA CARRIERE DES PERSONNELS	32
1. Le recrutement	32
<i>a) Les officiers</i>	32
<i>b) Les sous-officiers</i>	34
2. La formation	35
3. La carrière des personnels	41
<i>a) Les perspectives de carrière</i>	41
<i>b) Mesures indemnitaires</i>	43

	Pages
CHAPITRE III L'EQUIPEMENT DE L'ARMEE DE L'AIR	44
1. Les développements	44
<i>a) La poursuite du programme Rafale</i>	44
<i>b) Les autres avions de combat</i>	45
<i>c) Les missiles</i>	46
<i>d) L'électronique et les transmissions</i>	47
2. Les fabrications	50
<i>a) Les avions de combat</i>	50
<i>b) Les autres avions</i>	53
<i>c) Les missiles et munitions</i>	54
<i>d) Les systèmes électroniques</i>	56
3. L'avion de transport futur	57
CHAPITRE IV L'ACTIVITE AERIENNE	59
1. Les carburants opérationnels	60
2. L'entretien programmé des matériels	61
LES CONCLUSIONS DE VOTRE RAPPORTEUR	62
EXAMEN EN COMMISSION	63

Mesdames, Messieurs,

Le budget de l'armée de l'air pour 1995 ne sera pas somptuaire, tant s'en faut.

Certes, le montant total des ressources qui seront affectées aux forces aériennes permettra d'afficher un respect de la loi de programmation. Mais ce résultat n'est obtenu que grâce à la mobilisation de crédits qui soit sont incertains, soit auraient dû être dépensés l'an passé. Cette méthode ne pourra être reconduite chaque année. Et dès l'année prochaine, elle aura atteint ses limites. Il faudra alors savoir si, oui ou non, les crédits budgétaires de l'armée de l'air sont significativement augmentés ou s'il faut en rabattre sur... tout. Car, en effet, dans ce second cas, il faudra encore réduire drastiquement les effectifs, trancher dans les programmes, sans doute en abandonner certains. Il faudra peut-être en venir - mécaniquement - à ce que tous, nous avons toujours jugé inacceptable, à savoir une réduction du format de notre armée de l'air, telle qu'elle ne puisse plus accomplir la totalité de ses missions.

Comme en 1994, le projet de budget pour 1995 n'est pas véritablement un budget de rupture. Du moins veut-il apparaître comme un budget de continuité, certes dans la modestie plus que dans l'ambition. Mais il restera, surtout, très vraisemblablement le dernier budget avant le choix qui engagera pour plusieurs dizaines d'années la destinée de notre Armée.

Votre rapporteur s'est efforcé de le présenter le plus honnêtement possible et d'évoquer certaines des questions les plus

importantes pour les forces aériennes : leur organisation, les personnels qui les servent, leurs équipements, leur activité. Il n'a pas abordé un sujet qui lui tient à cœur et qui, peut-être, assurément à ses yeux, sera déterminant pour la sécurité et l'avenir de la nation : la défense antimissile. Mais qu'aurait-il pu dire ? Le dossier est connu, il est important, mais l'on s'obstine à ne pas l'ouvrir. Il ne lui reste qu'à déplorer un tel immobilisme qui d'ailleurs, comme tous les grands abandons, transcende les partis, les groupes et les structures.

PREMIERE PARTIE
LE PROJET DE BUDGET DE L'ARMEE DE L'AIR POUR 1995,
PRESENTATION GENERALE

CHAPITRE PREMIER
L'EVOLUTION DES DOTATIONS

Les crédits inscrits au projet de loi de finances au titre de l'armée de l'air devraient atteindre en 1995, 38,28 milliards de francs, soit une réduction de 1,24 % par rapport à la loi de finances initiale de 1994. En francs constants, compte tenu du taux d'inflation prévisible pour 1995, cette réduction serait de 3,1 % (1).

Le tableau ci-après retrace l'évolution des dotations de l'armée de l'air de 1994 à 1995 (y compris DCAé).

	Budget 1994 (LFI)	Projet de budget 1995	Ecart 1995/1994	Evolution en %
Dépenses ordinaires (Titre III)	15 701,5	15 566,5	- 135	- 0,86
Dépenses en capital (Titre V)	23 036,5	22 709,7	- 326,3	- 1,41
TOTAL.	38 758	38 276,2	- 481,8	- 1,24
Autorisations de programme	22 276,5	22 602,7	+ 326,2	+ 1,46

(1) Le taux d'inflation en 1995 serait de 1,9 % selon les estimations du Gouvernement et le BIPE, de 1,6 % pour le REXECODE

1. Les crédits de fonctionnement : retour à la baisse ?

En 1995, les crédits de fonctionnement de l'armée de l'air, inscrits au titre III, devraient s'élever à 15,56 milliards de francs soit une réduction de 0,86 % en francs courants.

Le tableau ci-dessous présente le détail de cette évolution, chapitre par chapitre :

(millions de francs)

	Budget 1993	Budget 1994	Projet de budget 1995	Variation %
Rémunérations et charges sociales	10 617,7	10 754,6	11 072,7	+ 2,95
Alimentation	550,0	560,8	565,0	+ 0,75
Fonctionnement des bases et services (hors produits pétroliers)	1 273,6	1 368,8	1 378,4	+ 0,70
Produits pétroliers (DCAé exclue)				
- avions	1 097,3	1 097,3	810,6	- 26,12
- autres	232,0	232,0	248,4	+ 7,06
total	1 329,3	1 329,3	1 059,0	- 20,33
Entretien programmé des matériels	1 680,4	1 660,7	1 463,7	- 11,86
TOTAL	15 451,0	15 674,2	15 538,8	- 0,86

Pour 1995, la répartition des dotations du titre III laisse apparaître :

- une augmentation des dépenses consacrées aux rémunérations. Elles passent de 10,75 milliards de francs en 1994 à 11 milliards de francs en 1995, soit une progression de 2,95 % supérieure au taux d'inflation prévu pour 1995.

- une nette diminution des crédits destinés à l'achat de produits pétroliers. Ils s'élèveront en 1995 à 1 milliard de francs, soit une réduction de 20,3 %. Cependant cette chute s'explique notamment par la baisse du tarif des carburateurs, elle-même essentiellement due à la suppression pour ce type de carburant de la taxe intérieure sur les produits pétroliers.

- une forte réduction des crédits consacrés à l'entretien programmé des matériels (EPM) qui chutent de 1,66 milliard de francs en 1994 à 1,46 milliard de francs en 1995, soit une baisse de 197 millions de francs ou 11,9 %.

Cette évolution est le produit de la conjonction de deux facteurs : le transfert de 67 millions de francs de crédits du titre III au titre V mais aussi un "abattement" de 130 millions de francs par souci d'économie. Le projet de loi de finances s'inscrit donc, sur ce point, dans la lignée des précédents budgets. En effet depuis 1992, les crédits destinés à l'EPM ne cessent d'être réduits. On notera cependant que, jusqu'à présent, jamais la baisse n'avait été aussi brusque : - 1,7 % en 1992, - 3,1 % en 1993, - 1,2 % en 1994 et - 11,9 % en 1995. Ces réductions successives sont très préoccupantes. Elles obèrent en effet la disponibilité de nos avions qui, de moins en moins entretenus, pourraient nécessiter des réparations de plus en plus fréquentes, de plus en plus complexes et de plus en plus coûteuses et dont la durée de vie risque fort de décroître. Ainsi, de 1991 à 1995 on estime que la disponibilité de nos avions aura été réduite de 4 points pour passer de 80 à 76 %. On relèvera que le taux de 70 %, qui ne paraît plus très éloigné, a été retenu par l'OTAN comme le seuil en deçà duquel il n'est pas possible de descendre sans en référer à l'Organisation.

- une stagnation en francs courants des crédits destinés à l'alimentation : + 0,75 %.

- une stagnation des crédits consacrés au fonctionnement des bases et services. Ils s'élèveront à 1,37 milliard de francs en 1995 contre 1,368 milliard de francs en 1994, soit une progression, en francs courants, de 0,70 %. Les souhaits de votre rapporteur de voir cette dotation - qui a une influence directe sur les conditions de vie et de travail des personnels - significativement mais raisonnablement augmentée de 100 millions de francs,

progression estimée nécessaire par le chef d'état-major de l'armée de l'air, n'ont donc pas été exaucés.

2. Les crédits d'équipement : stabilisation à la baisse ?

En 1994 les crédits d'équipement de nos forces aériennes avaient subi une réduction sensible : - 8,54 %.

En 1995, la chute devrait être moins sévère. En passant de 23 milliards de francs à 22,7 milliards de francs, ces crédits devraient diminuer de 1,1 % en francs courants soit en francs constants une quasi-stagnation.

Le tableau suivant retrace l'évolution des différents chapitres du titre V.

	Autorisations de programme				Crédits de paiement			
	1993	1994 (LFI)	1995 (projet)	Variations %	1993	1994 (LFI)	1995 (projet)	Variations %
Etudes, Recherches et prototypes (y compris Espace)	6 026	5 026,3	4 983	- 2,03	6 973	5 799,3	5 533	- 4,59
Fabrications	16 930	16 090,9	16 649,8	+ 3,9	17 174	16 221,9	16 181,8	- 0,2
Infrastructure	1 043	1 100,3	1 036,9	- 5,8	1 041	1 015,3	994,9	- 2
TOTAL TITRE V	23 999	22 276,5	22 669,7	+ 1,8	25 188	23 036	22 709,7	- 1,4

Il convient ainsi de relever que :

● **Les crédits consacrés aux études, recherches et prototypes subissent une réduction de 4,54 %, ce qui tranche avec la baisse de 16,5 % constatée en 1994.**

Cette réduction touchera :

- **Les études relatives à l'Espace qui connaissent une forte réduction : - 41 millions de francs. Cependant, il faut noter que le programme Syracuse bénéficiera, en gestion, de 103 millions de francs reportés de l'année 1994 sur l'année 1995.**

- **Les développements relatifs aux missiles (MICA, APACHE...) qui diminuent de plus de 19 %. Les crédits correspondants passent de 1,1 milliard de francs en 1994 à 887 millions de francs en 1995.**

- **Les études "amont" de la direction des constructions aéronautiques qui diminuent de 6,9 % pour s'établir à 512 millions de francs.**

En revanche, les développements relatifs aux avions et moteurs bénéficient d'une dotation supérieure de 2,6 % à celle de 1994, soit 3,97 milliards de francs contre 3,86 milliards de francs l'année précédente.

● **L'enveloppe consacrée aux fabrications stagne. Elle passe de 16,2 milliards de francs en 1994 à 16,18 milliards de francs en 1995, soit une augmentation en francs courants de 0,2 %, ce qui correspond, en francs constants, à une diminution de près de 1,7 %. On notera les évolutions suivantes :**

- **Les fabrications de missiles, de matériels au sol, d'armements et munitions (hors missiles) subissent d'importantes réductions de crédits respectivement de 21,3 %, 15,5 % et 7,6 %.**

- En revanche, les crédits consacrés aux forces nucléaires, qui avaient pâti d'une forte baisse en 1994 (- 1,3 milliard de francs) connaissent en 1995 une augmentation de 7,5 %. Ils s'élèveront ainsi à 1,121 milliard de francs.

Deux autres postes bénéficient de hausses de crédits :

- les matériels aériens de série (+ 2,7 % à 9,3 milliards de francs), ce qui s'explique notamment par la poursuite des principaux programmes d'action : Rafale, Mirage 2000 DA.

- les rechanges aériens (+ 2,4 % à 3,15 milliards de francs).

● Les crédits consacrés à l'infrastructure diminuent de 20,4 millions de francs (soit - 2 %).

*

* *

L'armée de l'air pourrait, en outre, bénéficier, pour son titre V, d'une ressource complémentaire de 1,612 milliard de francs obtenue grâce :

- au report de crédits 1994 sur l'année 1995 : 1,305 milliard de francs ;

- aux produits de fonds de concours : 309 millions de francs.

Cette ressource serait, selon les informations communiquées à votre rapporteur, destinée :

- à l'espace : 108 millions de francs ;

- aux autres études et aux développements : 404 millions de francs ;

- aux fabrications : 1 015 millions de francs ;

- à l'infrastructure : 85 millions de francs.

CHAPITRE II

LES MOYENS EN PERSONNEL

Le projet de budget pour 1995 prévoit la suppression nette de 668 emplois. Les effectifs budgétaires de l'armée de l'air passeraient, entre 1994 et 1995, de 89 853 à 89 185.

La déflation des effectifs engagée les années précédentes se poursuit, mais à un rythme beaucoup plus lent :

- en 1992, - 1 144 emplois, tous d'active ;
- en 1993, - 1 015 emplois, dont 315 d'active ;
- en 1994, - 796 emplois, tous d'appelés.

En 1995, les suppressions d'emploi concerneront essentiellement les personnels appelés. Ainsi :

- 619 emplois d'appelés sont supprimés
- 49 emplois de militaires d'active sont supprimés.

1. Les personnels d'active

Comme on l'a vu, 49 emplois de militaires d'active doivent être supprimés.

● officiers

18 emplois sont créés : 4 de colonel, 6 de lieutenant-colonel et commandant, 8 d'officier subalterne (capitaine, lieutenant et sous-lieutenant).

En outre, 2 emplois d'aspirants d'active sont transformés en 10 emplois d'élèves-officiers de l'Ecole de l'air, soit la création supplémentaire de 8 emplois

● **sous-officiers**

157 emplois sont supprimés à la suite de transformations d'emploi.

L'objectif est, une fois encore, d'améliorer les perspectives de carrière de sous-officiers en accroissant la proportion d'adjudants-chefs et de majors dans le corps.

En solde net, toutes mesures confondues, sont créés :

- 109 emplois de majors ;
- 100 emplois d'adjudants-chefs ;

En revanche, sont supprimés :

- 79 emplois d'adjudants ;
- 130 emplois de sergents-chefs ;
- 157 emplois de sergents.

On notera à cet égard que la création de 500 emplois de sergent avait été demandée au Parlement en 1994 ! On peut donc à bon droit s'interroger sur les évolutions de la gestion prévisionnelle des personnels imposées à l'armée de l'air dans le cadre budgétaire. Bien sûr, le repyramidage du corps des sous-officiers ne peut se faire brusquement. Il n'en reste pas moins que les étapes ménagées pour y procéder doivent être conçues de la manière la plus cohérente.

● **militaires du rang :**

82 emplois de militaires techniciens du rang sont créés, tous caporaux-chefs.

2. Les personnels appelés :

Les suppressions d'emplois touchent essentiellement les personnels appelés. Au total et hors transformations d'emplois, 619 emplois d'appelés sont supprimés, tous de militaires du rang.

Si l'on tient compte des transformations d'emplois, on aboutit aux résultats suivants :

- **officiers : 14 emplois d'aspirants sont créés.**
- **sous-officiers : 58 emplois de sergents sont créés.**
- **militaires du rang : 691 emplois d'aviateurs de 2^e classe sont supprimés.**

L'évolution détaillée des effectifs de l'armée de l'air entre 1989 et 1995 est retracée dans le tableau ci-après.

EVOLUTION DES EFFECTIFS DE L'ARMEE DE L'AIR

DE 1989 A 1995

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995 (Projet)	Variations 1995/1994
I. - ACTIVE								
Généraux de division	18	18	19	19	19	19	19	-
Généraux de brigade	44	44	46	48	48	48	48	-
Colonels	373	373	373	385	385	392	396	+ 4
Lieutenants-colonels et commandants	2 108	2 108	2 108	2 108	2 108	2 108	2 114	+ 6
Capitaines, lieutenants, sous-lieutenants	4 559	4 689	4 689	4 689	4 689	4 689	4 697	+ 8
Total officiers	7 235	7 232	7 235	7 249	7 249	7 256	7 274	+ 18
Majors	1 322	1 306	1 306	1 395	1 524	1 632	1 741	+ 109
Adjudants-chefs	7 559	7 473	7 473	7 593	7 673	7 772	7 872	+ 100
Adjudants	8 644	8 615	8 875	9 056	8 977	8 897	8 818	- 79
Sergents-chefs	11 245	11 216	10 946	10 502	10 416	10 282	10 152	- 130
Sergents	12 041	12 041	12 041	12 039	13 221	13 721	13 564	- 157
Total sous-officiers	40 811	40 651	40 641	40 585	41 811	42 304	42 147	- 157
Caporaux-chefs A.D.L.	6 313	6 214	6 214	5 619	4 486	4 056	4 138	+ 82
Caporaux A.D.L.	115	115	115	96	87	86	86	-
Aviateurs A.D.L.	365	365	365	304	241	241	241	-
Caporaux-chefs P.D.L.	639	505	505	395	328	328	328	-
Caporaux P.D.L.	890	650	650	509	422	422	422	-
Aviateurs P.D.L.	1 282	1 075	1 025	803	667	667	667	-
Total militaires du rang	9 604	8 924	8 874	7 726	6 231	5 800	5 882	+ 82
Aspirants et élèves officiers	498	578	578	578	578	578	576	- 2
Élèves officiers du personnel navigant	90	90	90	90	90	90	100	+ 10
Total élèves	588	668	668	668	668	668	676	+ 8
Total active	58 238	57 415	57 418	56 228	55 959	56 028	55 977	- 49
II. - CONTINGENT								
Sous-lieutenants	90	90	90	90	90	111	111	-
Aspirants	612	612	630	630	630	630	644	+ 14
Sergents	1 232	1 232	1 232	1 232	1 232	1 232	1 290	+ 58
Caporaux-chefs	1 309	1 309	1 289	1 289	1 289	1 289	1 289	-
Caporaux	2 762	2 762	2 727	2 727	2 727	2 727	2 727	-
Aviateurs	29 933	29 638	29 475	29 475	28 722	27 836	27 145	- 691
Total contingent	35 938	35 643	35 443	35 443	34 690	33 825	33 206	- 619
Total général	90 043	93 118	92 861	91 717	90 649	89 853	89 185	- 668

N.B. : A.D.L. : Au-delà de la durée légale.
P.D.L. : Pendant la durée légale

DEUXIEME PARTIE
L'ARMEE DE L'AIR EN 1994-1995

Dans cette partie, votre rapporteur n'a pas la prétention de présenter une analyse exhaustive de la situation de l'armée de l'air mais de faire le point sur certaines des questions les plus importantes pour nos forces aériennes.

Il étudiera ainsi les évolutions de l'organisation de ces forces ; la situation des personnels ; l'équipement de l'armée de l'air et enfin l'activité aérienne

CHAPITRE PREMIER

LA REORGANISATION, SUITE ET FIN ?

Comme chaque année depuis le plan Armées 2000 engagé en 1991, 1995 apportera son lot de réformes des structures de l'armée de l'air. Confrontée à l'amenuisement continu de ses moyens financiers et de ses effectifs, elle se voit contrainte de resserrer sans cesse son dispositif. Au demeurant, les économies budgétaires ne sont pas le seul motif de ces réorganisations et restructurations qui affectent périodiquement nos forces aériennes. Un légitime souci d'efficacité les justifie, au moins partiellement. Il s'agit non seulement d'améliorer le fonctionnement de structures et de chaînes de commandement parfois trop lourdes, mais encore de prendre en compte l'émergence de nouveaux systèmes de transmission et de "C 3 i" (commandement, communication et renseignement).

En 1992 le commandement des systèmes de télécommunications avait été créé. L'an passé, l'état-major de l'air avait été réformé. Les évolutions des services (commissariat, matériel, infrastructure) avaient été poursuivies. La composition des unités aériennes avait été modifiée. Enfin, la défense aérienne avait connu un début de réorganisation.

En 1993-1994, en dehors de la poursuite des actions engagées précédemment et évoquées dans un précédent avis budgétaire, trois éléments doivent retenir l'attention : la réorganisation des différents commandements de l'armée de l'air ; la création du commandement des systèmes de surveillance, d'information et de communication ; la réforme des structures de la défense aérienne.

1. La nouvelle réorganisation des forces aériennes

A l'occasion de l'examen du projet de loi de finances pour 1992, votre rapporteur avait présenté la restructuration de forces aériennes décidée par l'état-major de l'armée de l'air. Il s'agissait à l'époque de mieux répartir les moyens entre les grands commandements spécialisés :

- Forces aériennes stratégiques (FAS) ;
- Force aérienne tactique (FATAC) ;
- Commandement air des forces de défense aérienne (CAFDA).

L'objectif poursuivi était d'adapter ces structures aux évolutions stratégiques en cours : importance des moyens de dissuasion nucléaire, polyvalence de plus en plus nette des avions de combat, en particulier du Rafale, mais aussi des équipages, souplesse d'emploi de plus en plus nécessaire au moment où les menaces se diversifient et où les moyens, matériels et humains se raréfient.

Trois solutions avaient été, dans un premier temps, envisagées :

- une distinction entre forces de riposte (FAS et FATAC) et forces de défense (CAFDA et moyens de renseignement et de défense spatiaux) ;

- un partage entre forces nucléaires (FAS et moyens militaires préstratégiques de la FATAC) et forces conventionnelles (avions de combat conventionnel de la FATAC, moyens du CAFDA) ;

- une répartition de l'aviation de combat entre forces de dissuasion (FAS et composante préstratégique de la FATAC), forces de combat (avions de combat conventionnel de la FATAC), et forces de veille (moyens de surveillance et de renseignement de CAFDA).

En définitive, la troisième solution avait été retenue. Elle présentait au moins deux avantages. En premier lieu, elle devait permettre une simplification des structures de soutien logistique, dans la mesure où tous les avions de combat conventionnel devaient dépendre de la FATAC. En second lieu, elle devait donner à nos forces aériennes une configuration proche de celle retenue par nos alliés.

Trois ans plus tard, ce schéma, sans être totalement modifié, connaît une importante adaptation, présentée à votre rapporteur comme étant dans la continuité des actions engagées précédemment.

Ce n'est plus la trilogie forces de dissuasion, forces de combat, forces de veille qui est déterminante mais le trio : chaîne territoriale, chaîne organique, chaîne opérationnelle.

● **La chaîne territoriale est constituée des trois régions aériennes (Nord-Est, Méditerranée, Atlantique).**

Ces régions -ou plutôt leurs commandants- n'ont plus de responsabilités opérationnelles permanentes. Les dernières dont ils disposaient, relatives à la défense aérienne, leur ont été retirées en septembre 1993.

Leur rôle est désormais d'assurer la mise en condition de bases aériennes et le soutien général des forces. Il peut être aussi d'arbitrer les éventuels différends portant sur la fourniture de prestations par les services (commissariat, matériel, infrastructures). Enfin, les commandants de régions aériennes sont les correspondants, pour l'armée de l'air, des commandants de régions militaires de défense (RMD) chargés de la coordination interarmées notamment dans le cadre de la défense opérationnelle du territoire (D.O.T.). Ils sont aussi les correspondants des autorités déconcentrées ou territoriales.

En dépit de l'importance de ces rôles, les compétences des régions aériennes tendent à décroître. En particulier, la DOT concerne principalement l'armée de terre et la gendarmerie nationale. On peut donc s'interroger sur l'avenir de leurs structures actuelles, qui restent conséquentes (1).

● **La chaîne organique est, à présent, composée de cinq commandements :**

- commandement de la force aérienne de combat (C.FAC) ;
- commandement de la force aérienne de projection (C.FAP) ;

(1) ainsi pour ne citer qu'un seul exemple, l'état-major de la région aérienne Nord Est employait plus de 180 militaires en juin 1994 dont 43 officiers (parmi lesquels 3 généraux et 23 officiers supérieurs)

- commandement des écoles de l'Armée de l'air (CEAA) ;
- commandement air des systèmes de surveillance, d'information et communication (CASSIC) ;
- commandement des fusiliers-commandos de l'air (CFCA).

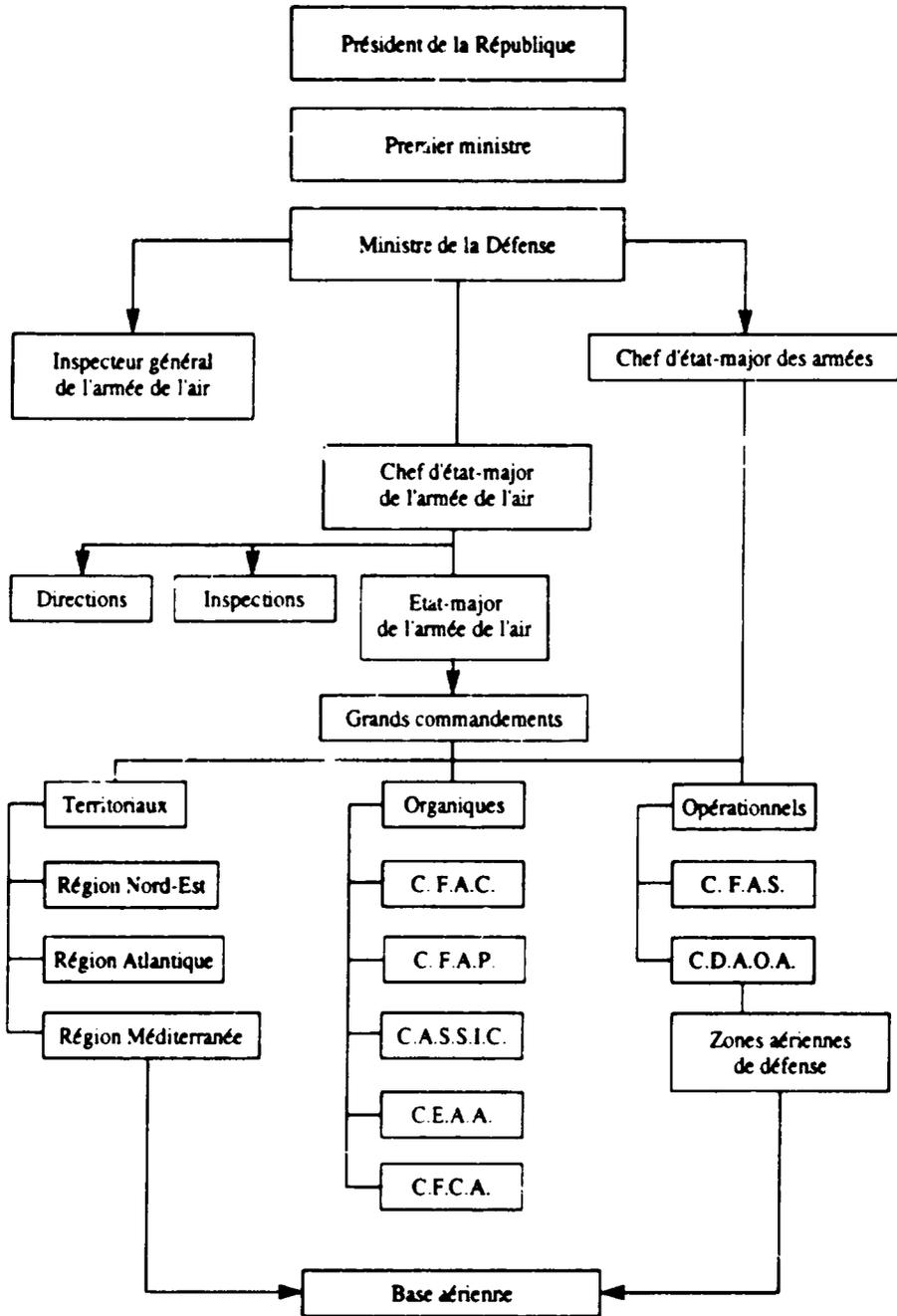
Le rôle de ces commandements organiques est de préparer les forces et unités sur lesquelles ils ont autorité, aux missions qui peuvent leur incomber. Ils doivent en principe constituer des "réservoirs de forces" dans lesquels les commandements opérationnels, chargés de définir les missions et de les réaliser, pourront puiser en tant que de besoin.

● La chaîne opérationnelle comprend :

- le commandement des forces aériennes stratégiques (C.FAS) qui conserve, pour l'instant, ses attributions et son organisation actuelle ;
- le commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA) chargé de préparer les plans relatifs à toutes les opérations aériennes classiques sur le territoire national mais aussi de mener ces opérations.

Le graphique suivant montre la nouvelle configuration des forces aériennes.

LA NOUVELLE ORGANISATION DE L'ARMÉE DE L'AIR



Cette nouvelle organisation n'est pas sans susciter certaines interrogations et remarques.

En premier lieu, sans revenir sur le principe même de la recherche d'une stricte séparation entre commandements organiques chargés de la préparation des forces et commandements opérationnels chargés de leur emploi, principe, retenu par le Plan Armées 2000, et qui mériterait pourtant une discussion approfondie, on doit relever qu'il n'est pas encore totalement concrétisé.

En effet, le commandement des forces aériennes stratégiques n'aura pas uniquement un rôle opérationnel mais aussi organique. Ainsi certaines unités lui seront en permanence attachées (Mirage IV P, Mirage 2000 N...).

De ce fait, les commandements organiques censés être des "réservoirs de forces" ne pourront jouer que partiellement ce rôle. Seul le C.FAC pourra être un véritable réservoir au profit du CDAOA ou des actions extérieures.

En réalité, la nouvelle organisation des forces aériennes conduit, peu ou prou, à revenir sur la solution retenue en 1992 et distinguant les forces de dissuasion, de combat et de veille pour lui substituer celle de la division forces nucléaires, forces conventionnelles. Les premières relèveront du commandement des forces aériennes stratégiques, les secondes du commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes, au moins sur le territoire métropolitain.

*** ***

Cette nouvelle structure présente des avantages. Elle réduit le nombre de commandements opérationnels en en supprimant un.

Elle devrait, selon le ministère de la défense *"garantir en permanence l'unicité de la conduite et de la manoeuvre des forces aériennes ainsi que la cohérence de leur mise en condition"*.

Par ailleurs, elle constitue une nouvelle étape vers la constitution de modules de forces aisément mobilisables et "combinables" au niveau interarmée.

On notera cependant qu'elle aboutit à distinguer encore un peu plus l'organique de l'opérationnel. Or, si cette séparation peut apparaître utile et source d'économie en temps de paix, gage d'efficacité pour la gestion de crises ne nécessitant pas l'emploi de moyens considérables, elle risque de conduire à une certaine paralysie en temps de guerre lorsque tous les moyens de combat sont requis, donc que la notion de "réservoir de forces" n'a plus guère de sens, et que tout intermédiaire paraît superflu.

En effet, la nouvelle réforme peut se résumer - schématiquement - en une double opération :

- la transformation du commandement de la FATAAC en un commandement uniquement organique qui n'aura plus aucune responsabilité opérationnelle. Responsabilité qui sera confiée au CDAOA. Comme le note un observateur, la réorganisation de 1994 aboutit à "court-circuiter" les commandements organiques.

- la possibilité en théorie pour les deux commandements opérationnels subsistants, et en fait pour le CDAOA, de puiser à leur gré dans les moyens mis à disposition par les commandements organiques et de les employer en fonction des directives du chef d'état-major des Armées.

Elle découle directement de la conception interarmées sur laquelle le ministère de la Défense met l'accent depuis quelques années.

Elle répond à un besoin : faire face à des crises de faible intensité ou d'intensité plus grande mais alors dans le cadre d'une alliance. On aura reconnu les scénarios 1, 3, 4 et 5 du Livre blanc sur la défense. En revanche, le sixième scénario, celui du "choc majeur" qui correspondait au risque d'un conflit en Europe est écarté. De même, le scénario n° 2 *"Conflit régional pouvant mettre en cause nos intérêts vitaux"* n'est guère pris en compte. Pourtant les risques créés par l'un et l'autre sont soulignés par le livre blanc sur la défense. Pour le scénario n° 2 qui pourrait exiger de *"s'interposer entre les belligérants, au besoin par la force"* ou de *"détruire les forces d'un agresseur ou de belligérants"*, il est précisé qu'il est *"considéré comme plausible à moyen terme, en particulier au tournant du siècle"*. S'agissant du scénario n° 6, le livre blanc relève : *"très peu vraisemblable aujourd'hui, ce scénario reste peu probable à l'horizon considéré. Il ne peut cependant être écarté car il représente un risque mortel"*.

Elle aboutit à une unicité du commandement opérationnel qui sera en fait exercé par le chef d'état-major des Armées à partir du centre opérationnel interarmées(COIA).

Sa logique est celle d'un temps de paix parsemé de crises et non d'un temps de guerre.

Un risque est de voir sa double ou triple (si perdue l'échelon territorial) structure gonfler au risque de nuire aux capacités opérationnelles de l'ensemble. Un autre risque, sans doute plus éloigné compte tenu des qualités morales du corps militaire, est la déresponsabilisation progressive des commandements organiques, simples gestionnaires, au profit d'autres décideurs et ainsi d'aboutir à la création d'une armée de l'air "à deux vitesses". Enfin, un dernier risque serait un débordement face à une situation de véritable guerre.

2. La création du commandement air des systèmes de surveillance, d'information et de communication (CASSIC)

Le 29 août 1992 avait été mis sur pied un commandement des systèmes de télécommunications de l'armée de l'air (CSTAA). Il s'agissait de tenir compte du rôle croissant joué par les systèmes de

commandement, de communication et de renseignement (C 3 i) dans les opérations aériennes.

Tous les moyens d'appui électronique aux forces aériennes, de transmission et de communications étaient confiés au nouveau commandement.

Poursuivant sa démarche d'intégration des moyens C 3 i, l'armée de l'air a franchi, le 1er août 1994, une nouvelle étape en créant le commandement air des systèmes de surveillance, d'information et de communication (CASSIC).

Ce commandement, organique, est chargé de la mise en oeuvre et du maintien en condition opérationnelle des moyens de surveillance, d'alerte, de contrôle, de défense sol-air et d'appui électronique des forces aériennes. Il rassemble ainsi les éléments organiques du CSTAA (transmissions ...) et du commandement air des forces de défense aérienne (CAFDA : formations de surveillance, de contrôle et de défense sol-air), commandements qui ont été dissous.

3. La restructuration de la défense aérienne

La suppression du commandement air des forces de défense aérienne s'est accompagnée d'une restructuration de la défense aérienne qui comprend quatre volets principaux :

- Reprise par le nouveau commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA) de l'ensemble des responsabilités opérationnelles relatives à la défense aérienne. La délégation accordée en cette matière, aux commandants de région aérienne est en effet supprimée.

- En temps de crise, le CDAOA sera chargé de conduire l'ensemble des opérations aériennes classiques, défensives, offensives ou de soutien, dès lors qu'elles se dérouleront au-dessus ou à partir du

territoire national. On revient ainsi sur la dualité de commandement opérationnel FATAc-CAFDA.

● Les moyens utilisables par le CDAOA sont répartis, pour l'essentiel, entre le commandement des forces aériennes de combat (C.FAC), le commandement air des systèmes de surveillance, d'information et de communication (CASSIC) et le commandement de la force aérienne de projection (C.FAP). En matière de défense aérienne, le C.FAC jouera donc au profit du CDAOA le rôle de réservoir de forces comme le faisait la FATAc au profit du CAFDA.

● Enfin, territorialement, les commandants des zones aériennes de défense -au nombre de deux- sont directement rattachés au CDAOA et ne relèvent plus des commandants de régions aériennes.

4. La poursuite des réformes engagées précédemment

a) Les services

● Le service du matériel

Le service du matériel de l'armée de l'air comprend les éléments suivants :

- une direction centrale, chargée de définir la politique générale du service, composée de quatre sous-directions correspondant aux différentes missions : études et développements ; matériels ; administration et finances ; établissements. Il convient d'y ajouter un bureau des affaires générales.

- des directions locales chargées de coordonner au niveau régional l'action du service ;

- des antennes (conseillers placés auprès des commandants organiques de l'armée de l'air) ;

- des établissements ravitailleurs dénommés "entrepôts de l'armée de l'air" ;

- des établissements réparateurs dénommés "ateliers de révision de l'armée de l'air" ;

- des services spéciaux rattachés à l'échelon central : centre de gestion automatisée des matériels techniques, centre de programmation chargé d'élaborer les logiciels du système informatique, d'information et de gestion, centre d'opérations des transports de surface gérant le système de transport de surface, escadron de convoiage, service des matériels en transit, service des marchés centralisés ;

- des unités spécialisées implantées sur les bases aériennes : les escadrons de ravitaillement technique responsables de la logistique technique, ainsi que les équipes d'études techniques et les équipes techniques, organismes d'étude.

Le plan de rationalisation engagé par le service du matériel de l'armée de l'air demeure fondé sur la refonte du système d'information pour la gestion des matériels, sur le regroupement des ateliers de production par pôles fonctionnels et sur le recentrage des activités d'approvisionnement et de stockage des matériels au sein d'un nombre restreint d'entrepôts.

Dans cette optique, l'entrepôt de Limoges est en cours de restructuration partielle. L'entrepôt Toulouse-Balma, quant à lui, a été dissous le 30 septembre 1994.

● Le commissariat de l'air

Le service du commissariat de l'air comprend les éléments suivants :

- une direction centrale chargée de définir la politique générale du service, composée de quatre sous-directions : organisation, personnel ; finances ; matériel, établissements ; restauration, hôtellerie. Sous-directions auxquelles il convient d'ajouter un bureau d'études ;

- des directions locales chargées de coordonner au niveau régional l'action du service et articulées en divisions : finances ; matériels ; restauration ; audit, organisation ; contentieux ;

- des organismes à vocation plus spécialisée rattachés à l'échelon central : service administratif (administration des militaires en position spéciale, en poste à l'étranger et outre-mer, rémunération des personnels de la cite de l'air...) ; service informatique (développement de l'informatique administrative et de gestion) ; service des rémunérations et pensions du commissariat de l'air (soldes et dossiers pensions de l'armée de l'air) ; service d'études et d'approvisionnement du matériel du commissariat de l'air (passation des marchés et réalisation des matériels ; ameublement, habillement, matériels de campagne...)

- des établissements centraux du commissariat de l'air (stockage et distribution des matériels du commissariat) ;

- des centres administratifs territoriaux de l'air (vérification des comptes, comptabilité restauration, soutien informatique des bases aériennes) ;

- l'école du commissariat de l'air (formation des commissaires de l'air) ;

- les antennes du commissariat (conseillers placés auprès des commandants organiques de l'armée de l'air) ;

- les directions du commissariat outre-mer (directions locales à vocation interarmées) ;

- les commissariats des bases (placés sous les ordres des commandants de base, les commissaires de base traitent tous les problèmes administratifs, juridiques ou financiers et de restauration sur les bases aériennes).

Le commissariat poursuit la montée en puissance du service des rémunérations et pensions (SERPECA) qui doit centraliser pour l'ensemble de l'armée de l'air le décompte et le paiement des soldes et autres rémunérations. Après avoir assuré cette mission par la région Atlantique à partir de 1993, le SERPECA l'exerce depuis le premier semestre 1994 pour les régions aériennes Nord-Est et Méditerranée, qui dépendaient auparavant des centres administratifs et territoriaux de l'air (CATA) de Metz et d'Aix-en-Provence.

● Le service de l'infrastructure de l'air

Après la fusion du commandement du Génie de l'air et de la direction de l'infrastructure de l'air, décidée en 1991, le service de l'infrastructure de l'air comprend essentiellement :

- une direction centrale composée de quatre sous directions : plans-programmes ; technique ; administration ; génie de l'air ;
- un établissement central de l'infrastructure de l'air ;
- l'échelon central de neutralisation et de destruction des explosifs ;
- les formations du génie de l'air.

La réorganisation en cours du génie de l'air est dictée par la volonté de répartir ses unités opérationnelles au plus près des bases aériennes, qui seraient leur lieu d'intervention privilégié, dans le cadre du rétablissement des surfaces aéronautiques après attaque.

Cette restructuration, qui sera achevée en 1996 par la dissolution du 25^e régiment du génie de l'air implanté sur la base aérienne 552 de Compiègne, permettra un meilleur entraînement des compagnies et réduira considérablement les délais d'action. Elle devrait en outre induire des gains non négligeables en coûts de fonctionnement et en personnel.

En août 1994 une compagnie en provenance du 25^e régiment du génie de l'air a été installée sur la base aérienne 702 d'Avord.

b) La nouvelle composition des unités aériennes

Annoncée l'an passé, la réforme de la composition des unités aériennes est progressivement mise en oeuvre. Votre rapporteur rappellera qu'elle consiste en :

- la suppression de l'échelon des escadres ;
- le renforcement parallèle et concomittant des escadrons qui passent de 15 à 20 avions.

Pour 1992-1994, le calendrier prévu est le suivant :

- **passage des escadrons de 15 à 20 avions en 1994 :** pour les anciens escadrons des 13e escadre de chasse de Colmar, 7e escadre de chasse de Saint-Dizier, 11e escadre de chasse de Toul.

- **suppression des structures des escadres aériennes :**

- **commandement des forces aériennes de combat (C.FAC) :** en 1994 suppression de la 11e escadre de chasse de Toul, et de la 30e escadre de chasse de Reims ; en 1995 suppression des 13e escadre de chasse de Colmar, 7e escadre de chasse de Saint-Dizier, 2e escadre de chasse de Dijon, 5e escadre de chasse d'Orange.

- **commandement de la force aérienne de projection (C.FAP) :** en 1994 suppression de la 64e escadre de transport d'Evreux.

CHAPITRE II

LE RECRUTEMENT, LA FORMATION ET LA CARRIÈRE DES PERSONNELS

1. Le recrutement

a) Les officiers

Le recrutement des officiers a connu, lors des dix dernières années des fluctuations contradictoires.

De 1985 à 1988, il s'est effectué sans difficultés majeures. A partir de 1989, les départs d'officiers vers la vie civile se sont accrus. L'armée de l'air a donc été contrainte d'augmenter le volume de recrutement de l'Ecole de l'air.

Ces départs se sont réduits à partir de 1992 avec les difficultés du transport aérien et, plus généralement, la crise économique. En outre, l'armée de l'air a accentué son effort de réduction de son format. C'est la raison pour laquelle les recrutements ont été moins nombreux. Par rapport à 1992, les recrutements d'officiers ont été réduits de 27,4 %.

VOLUME DE RECRUTEMENTS DE L'ARMÉE DE L'AIR

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1994/ 1992 variation
Ecole de l'air	96	95	101	101	97	102 (2)	101	98	5
Ecole du commissariat	9	10	9	10	10	10	8	8	2
Ecole militaire de l'air	102	106	105	101	101	87	76	70	17
Officier "Rang"	83	82	83	85	74	66	56	39	27
Officier de reserve en situation d'activité	134	141	134	177	145	173	137	120	30
origine EOPN (3)	77	101	73	105	90	134	111	104	30
origine sous officier	33	34	30	42	33	26	21	11	15
origine contingent	24	6	31	30	22	13	5	5 (1)	8
Divers (admis sur titre)	4	5	1	3	3	4	5	6 (1)	+ 2
TOTAL	426	439	443	477	430	443	372	341	- 102

(1) Prévisions

(2) Dont 2 redoublants

(3) EOPN : Eleve officier du Personnel navigant

Pour l'instant les taux de sélection des écoles d'officiers n'ont pas souffert de ces variations comme en témoigne le tableau suivant relatif à l'Ecole de l'air et à l'Ecole militaire de l'air.

TAUX DE SÉLECTIVITÉ (1)

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Ecole de l'air	16 %	22 %	14 %	14 %	14 %	12 %	12 %	12 %	9 %	10 %	12 %
Ecole militaire de l'air	27 %	24 %	21 %	17 %	18 %	20 %	20 %	20 %	17 %	15 %	12,6 %

(1) Nombre d'admis par rapport au nombre de candidats ayant composé

b) Les sous-officiers

Les tableaux suivants retracent l'évolution des taux de sélection de ces deux écoles.

ECOLE DE FORMATION INITIALE DES SOUS-OFFICIERS (NIMES)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994 (1)
Candidats (2)	3 157	3 453	4 330	4 599	4 715	5 401(3)
Admis	1 768	1 992	2 405	2 831	1 014	1 054(4)
Taux de sélection %	50	57,6	55,5	61,5	21,5	19,5

(1) prévisions

(2) candidats ayant subi les tests

(3) au 6 octobre 1994

(4) au 9 novembre 1994

ECOLE D'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE DE L'ARMÉE DE L'AIR (SAINTES)

	1989	1990	1991	1992	1993	1994 (1)
Candidats (2)	2 029	2 171	1 737	2 081	2 088	2 696
Admis	364	425	467	518	355	354 (1)
Taux de sélection %	17,7	19,4	25,8	24,8	17	13,1

(1) prévisions

(2) candidats testés

La crise économique traversée par notre pays a présenté, si l'on peut dire, deux avantages pour l'armée de l'air.

Elle a facilité son recrutement en provoquant un accroissement des candidatures qui, lui-même, au moment où le format de l'armée de l'air se réduisait, a conduit à une sensible amélioration des taux de sélection comme en témoignent les deux tableaux précédents et le tableau suivant :

RECRUTEMENT DE SOUS-OFFICIERS RÉALISÉ EN 1993 DANS CERTAINES SPÉCIALITÉS

SPÉCIALITÉS	SOUS OFFICIERS			MILITAIRES DU RANG TECHNICIENS			BILAN TOTAL
	Besoin	Recrute- ment réalisé	Bilan	Besoin	Recrute- ment réalisé	Bilan	
Aéronef vecteur	585	661	+ 76	3	3	0	+ 76
Systèmes et matériels électroniques	785	691	94	0	0	0	- 94
Armement	40	60	+ 20	2	2	0	+ 20
Mécanique générale	234	311	+ 77	19	19	0	+ 77
Sécurité incendie	60	60	0	0	0	0	0
Contrôle CLA et DA	110	110	0	0	0	0	0
Transmissions	90	86	- 4	0	0	0	- 4
Opérations aériennes	15	43	- 2	0	0	0	- 2
Renseignement	18	18	0	0	0	0	0
Santé (infirmiers)	20	19	- 1	0	0	0	1
Total	1987	2 059	+ 72	24	24	0	+ 72

2. La formation

L'armée de l'air a engagé une réforme de certains des cycles de formation de ses personnels.

- **Un nouveau cycle de formation des pilotes a été conçu. Il est applicable depuis le 1er septembre 1994. Les objectifs de cette réforme ont déjà été exposés par votre rapporteur. Il s'agit tout d'abord de prendre en compte le remplacement du Fouga-Magister par le Tucano, appareil moins complexe et qui nécessite donc moins d'heures d'apprentissage. Mais il s'agit aussi d'obtenir une réduction substantielle du coût de formation des pilotes.**

En définitive, le cursus s'organisera de la façon suivante :

- 1°) Un cycle de cours au sol à Salon-de-Provence,**
- 2°) Un stage de base à Cognac**
- 3°) Une pré-spécialisation : -chasse à Salon-de-Provence,
-transport à Avord.**
- 4°) Une phase de spécialisation poussée à Tours puis à
Cazaux pour les pilotes de chasse.**

Les graphiques suivants donnent le détail de la nouvelle formation.

On relèvera que les principales nouveautés de ce cursus sont, en ce qui concerne les pilotes :

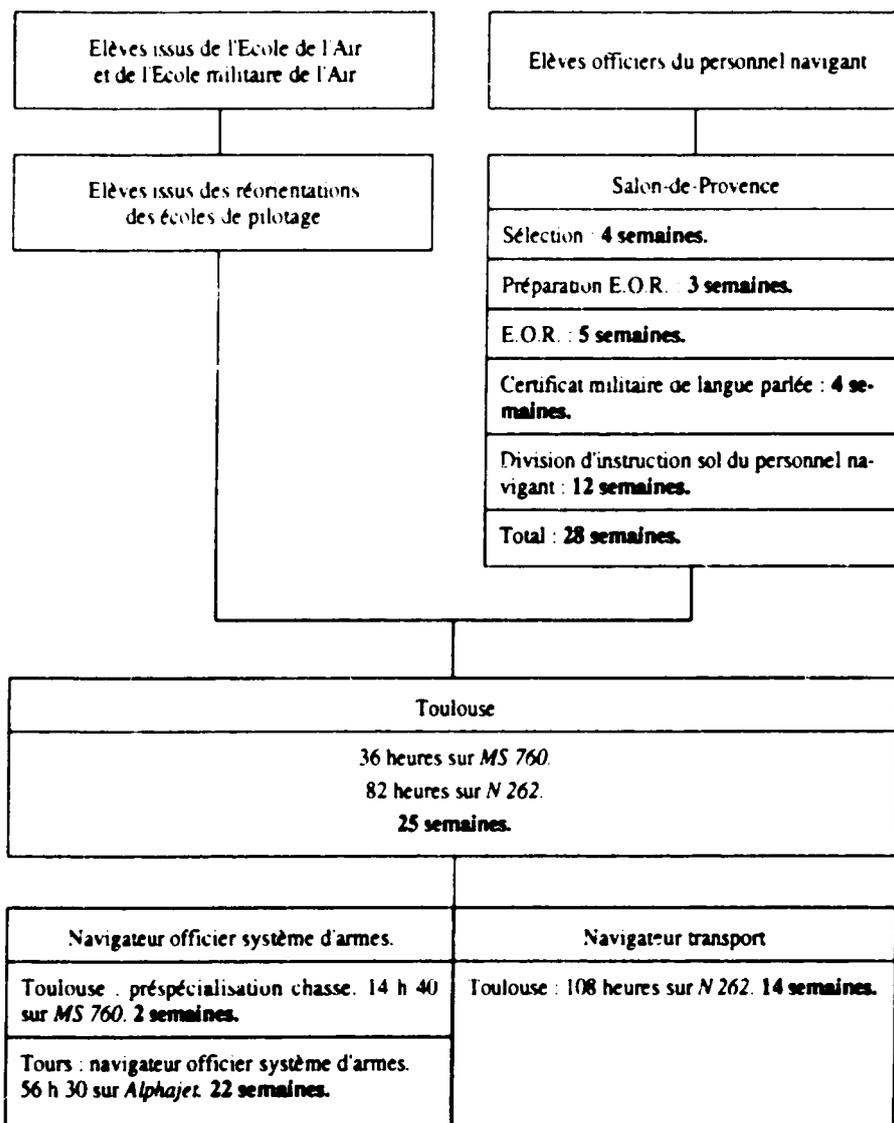
- une réduction du nombre d'heures de vol des élèves brevetés (- 21 heures pour les pilotes de chasse, - 52 heures pour les pilotes de transport, lorsqu'ils sont issus de l'Ecole de l'air ou de l'Ecole militaire de l'air) ;**
- le remplacement du Fouga-Magister par le Tucano pour la phase de préspecialisation.**

Cursus chasse et transport.

Elèves issus de :

L'Ecole de l'Air	L'Ecole militaire de l'Air	Elèves officiers du personnel navigant
Salon-de-Provence		
1 ^{re} année de l'Ecole de l'Air 12 mois.		
Salon-de-Provence		
2 ^e année de l'Ecole de l'Air 12 mois.	Ecole militaire de l'Air. 12 mois.	
Salon-de-Provence		Salon-de-Provence
Division d'instruction sol du personnel navigant et fin du cycle d'études ingénieurs. 6 mois.		Sélection : 4 semaines.
		Préparation E.O.R. : 3 semaines.
		E.O.R. : 5 semaines.
		Certificat militaire de langue parlée : 4 semaines.
		Division d'instruction sol du personnel navigant : 12 semaines.
		Total : 28 semaines.
Cognac		
65 missions 81 heures sur <i>Epsilon</i> . 24 semaines		
Chasse	Transport	
Salon-de-Provence : préspecialisation chasse : 81 heures sur <i>Tucano</i> . 24 semaines.	Avord : 125 heures sur <i>Xingu</i> . 36 semaines.	
Tours : spécialisation chasse : 100 heures sur <i>Alphajet</i> . 32 semaines.		
Cazaux : Escadron de transformation opérationnelle : 70 heures sur <i>Alphajet</i> . 24 semaines.		

Cursus navigateur officier système d'armes navigateur transport.



● **Transfert de l'École de formation initiale des sous-officiers et modification de ses programmes**

L'École de formation initiale des sous-officiers installée à Nîmes sera transférée à Rochefort à l'été 1996. En effet, son site d'accueil, la base aérienne 726 de Nîmes, doit être fermé dans le cadre des restructurations engagées par l'armée de l'air.

A cette occasion, le contenu du programme de formation militaire initiale de cette école devrait être modifié.

● **Poursuite de l'évolution de la formation professionnelle des sous-officiers**

Cette évolution porte sur quatre points :

- **une formation initiale adaptée aux exigences du premier emploi (brevet élémentaire), axée sur la technique professionnelle. De plus, dans un souci d'efficacité, l'armée de l'air a été amenée à regrouper certaines spécialités dites "polyvalentes", en particulier dans les spécialités de l'électronique. Tous ces nouveaux brevets sont entrés en vigueur au 1er semestre 1994 ;**
- **une sélection (dite sélection n° 2) avancée dans le temps débouchant sur une formation supérieure approfondie. Les nouveaux programmes de qualification supérieure seront appliqués à partir du second semestre 1994, sauf pour les spécialités "système de détection" et "système de télécommunication" qui n'entreront en vigueur qu'en 1995 ;**
- **une adaptation de la sélection (dite sélection n° 3) des futurs cadres de maîtrise, des majors et, au-delà, des officiers du recrutement rang. Cette nouvelle sélection est appliquée depuis 1993. Les différences par rapport à la précédente procédure sont essentiellement, d'une part, que le nombre de tentatives sera limité à quatre et, d'autre part, que les candidats sont classés par niveau en fonction de leurs aptitudes et des besoins de l'armée de l'air ;**
- **une formation interarmées déjà réalisée pour certaines spécialités (infirmiers, moniteur de sport, météorologiste) et à laquelle s'ajoute en 1994 celle des interprètes images.**

MOYENS FINANCIERS CONSACRÉS AUX DIFFÉRENTES ÉCOLES

milliers de francs

Ecoles	1988		1989		1990		1991		1992		1993	
	Fonctionnement	Infrastructures										
Navigateurs officiers système d'armes (Toulouse)	5 326	0	6 998	149	7 359	0	7 372	139	5 183	179	4 611	151
Officiers de réserve (Evreux)	8 515	2 385	7 188	557	8 393	115	8 541	228	7 610	489	6 329	308
Transition opérationnelle (Cazaux)	21 506	16 328	24 467	16 316	26 854	1 636	24 307	2 205	18 978	1 563	21 545	1 274
Techniciens de la sécurité (Cazaux)	1 050	0	1 139	54	1 357	0	1 277	54	1 138	73	1 259	58
Ecole de l'air (Salon)	3 905	6 759	41 752	8 914	44 303	3 610	41 362	1 176	38 108	7 963	33 515	9 514
Formation initiale personnel navigant (Avord)	4 296	0	4 250	160	4 564	0	4 102	119	3 341	207	2 802	178
Aviation de transport (Avord)	5 233	0	6 104	80	7 222	0	7 679	61	6 370	3 905	5 660	1 553
Aviation de chasse (Tours)	28 156	8 613	34 538	1 730	36 509	9 206	32 202	1 864	29 995	276	24 548	130
Ecole de pilotage (Cognac)	14 766	560	15 993	435	15 982	0	16 660	397	13 515	418	11 788	397
Ecole technique (Rochefort)	12 441	688	24 934	1 755	26 572	1 686	25 257	3 388	23 877	2 201	22 697	1 954
Ecole d'enseignement technique (Saintes)	8 396	1 054	7 730	5 988	9 438	5 905	9 457	1 579	10 184	1 289	9 662	2 987
Formation initiale des sous-officiers (Nîmes)	13 439	0	11 954	778	14 459	0	14 112	679	14 154	956	12 252	721

Ces montants sont extraits des comptes organiques de l'armée de l'air. En ce qui concerne les investissements, seules peuvent être isolées les dépenses d'infrastructure. S'agissant du fonctionnement, les montants qui figurent dans le tableau regroupent le fonctionnement courant et les carburants.

3. La carrière des personnels

a) Les perspectives de carrière

La multiplication des départs anticipés de personnels qualifiés jusqu'en 1990 pour les officiers et les sous-officiers entraînait de réelles difficultés pour l'armée de l'air. Celle-ci se voyait parfois dans l'impossibilité de pourvoir certains postes. En outre, le départ de personnels bien formés représentait indirectement un coût - notamment de formation - non négligeable.

A présent que ces départs se sont taris en raison de la crise économique, l'armée de l'air se trouve confrontée au problème inverse. Trop d'officiers et de sous-officiers souhaitent poursuivre leur carrière en son sein alors que les pyramides des grades -trop étroites en leurs sommets- conduisent à d'importants ralentissements dans l'avancement.

DÉPARTS D'OFFICIERS

1988	1989	1990	1991	1992	1993
402	434	400	441	378	330

DÉPARTS DE SOUS-OFFICIERS

1990	1991	1992	1993
2 240	2 063	1 715	1 431

S'agissant des sous-officiers, on notera que le ralentissement des départs est surtout sensible dans les grades les plus élevés : majors et adjudants-chefs. Il est plus limité parmi les jeunes sous-officiers.

Pour faire face à ces difficultés, l'armée de l'air a demandé et obtenu certaines mesures statutaires.

● Officiers

Les perspectives de carrières des officiers devraient être légèrement améliorées, comme l'an dernier, grâce à la création de 18 emplois :

- 4 de colonels,
- 6 de lieutenants-colonels et commandants,
- 8 d'officiers subalternes.

Cependant, ce repyramidage ne paraît pas suffisant pour permettre à l'armée de l'air de pourvoir aux postes à haute responsabilité qui se dégagent dans le cadre interarmées ou international.

● Sous-officiers et militaires du rang

Dans le cadre de la poursuite de la mise en oeuvre des accords "Durafour", l'armée de l'air a obtenu :

- la transformation de 89 emplois d'adjudants en 89 emplois de majors ;
- la transformation de 120 emplois de sergents-chefs en 20 emplois de major et 100 emplois d'adjudants-chefs ;
- la transformation de 10 emplois de maréchaux des logis-chefs de la gendarmerie de l'air en 10 emplois d'adjudants de la gendarmerie de l'air.

Ce repyramidage devrait permettre d'éviter un blocage de l'avancement aux grades inférieurs dû à l'allongement des carrières rendu possible par la loi du 13 décembre 1991 relative au recul des limites d'âge des sous-officiers de carrière et militaires engagés. Son coût pour 1995 sera de 7,95 millions de francs.

• Les appelés

Dans le cadre de la revalorisation du service national, une transformation de 72 emplois d'aviateurs de deuxième classe en 19 emplois d'aspirants et 58 postes de sergents a été décidée. Elle paraît bien modeste si on la rapporte au nombre total d'appelés affectés à l'armée de l'air : 33 206 en 1995 dont 27 145 aviateurs, 1 290 sergents et 644 aspirants. La transformation obtenue concerne donc 0,26 % des emplois d'aviateurs, 4,4 % des emplois de sergents et 2,1 % des emplois d'aspirants.

b) Mesures indemnitaires

Pour 1995, 32,1 millions de francs sont inscrits au projet de loi de finances au titre des mesures nouvelles. Ces mesures sont notamment :

- la revalorisation de l'indemnité pour charges militaires (+ 1,14 %) : 10,8 millions de francs, et de son supplément : 893 000 francs ;
- la revalorisation de l'indemnité et de la prime du service en campagne : 8,3 millions de francs ;
- les rééchelonnements indiciaires prévus par la 6ème tranche du protocole Durafour (sous-officiers essentiellement) : 8,1 millions de francs ;
- l'augmentation du contingent de primes de qualification à 20 % destinées aux officiers brevetés : 2,27 millions de francs.

CHAPITRE III

L'ÉQUIPEMENT DE L'ARMÉE DE L'AIR

Cette année encore, les crédits d'équipement de l'armée de l'air, inscrits au projet de loi de finances, diminueront.

EVOLUTION DES CREDITS D'EQUIPEMENT HORS INFRASTRUCTURE (1992-1995)

	1992	1993 (LFI)	1994 (LFI)	1995 (projet)
Développements	6,5 (-6,8 %)	6,8 (+3,6 %)	5,8 (-16,5 %)	5,53 (-4,6 %)
Fabrications	17,1 (+1,26 %)	17,3 (+1,6 %)	16,2 (-5,5 %)	16,18 (-0,2 %)
TOTAL	23,6 (-1,25 %)	24,1 (+,1 %)	22 (-8,7 %)	21,71 (-1,3 %)

(milliards de francs)

Comme en 1994, cette réduction touchera essentiellement les développements. Les fabrications seront, elles, relativement préservées.

1. Les développements

Les crédits de paiement consacrés aux études, recherches et développements, diminueront de 4,6 % en passant de 5,8 milliards de francs à 5,5 milliards de francs.

à la poursuite du programme Rafale

Les crédits de paiement destinés au développement du Rafale et de son moteur, le M 88, passeront de 1,76 milliard de francs

en 1994 à 2 milliards de francs en 1995, pour la part de l'armée de l'air.

Le tableau suivant retrace l'évolution des autorisations de programme et crédits de paiement affectés au programme Rafale, pour la part armée de l'air, de 1986 à 1995.

MF courant	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
AP cumul	0	880	1 300	2 550	3 140	3 347	3 093	1 458	1 458	1 764
Cellule équipée	0	880	2 180	4 730	7 870	11 217	14 310	17 731	17 731	19 495
CP cumul	0	70	571	1 219	1 996	2 234	2 246	2 264	2 264	2 080
	0	70	641	1 860	3 856	6 090	11 185	13 449	13 449	15 529
AP cumul	100	545	780	850	600	499	400	315	334	304
M 88	100	645	1 425	2 275	2 875	3 374	3 774	4 089	4 423	4 727
CP cumul	32	395	699	778	427	437	577	226	589	386
	32	427	1 126	1 904	2 331	2 768	3 345	3 571	4 160	4 546
AP cumul	100	1 425	2 080	3 400	3 740	3 846	3 493	2 278	1 792	2 068
Total	100	1 525	3 605	7 005	10 745	14 591	18 084	20 362	22 154	24 222
CP cumul	32	465	1 270	16 997	2 423	2 671	3 426	2 472	2 853	2 466
	32	497	1 767	3 764	6 187	8 858	12 284	14 756	17 609	20 075

AP = autorisations de programme
CP = crédits de paiement

Votre rapporteur rappellera que le Rafale doit entrer en service dans l'armée de l'air, à partir de 2002, pour remplacer, en priorité, le Jaguar.

b) Les autres avions de combat

Les programmes Mirage 2000 DA (hors rénovations), Mirage 2000 N arrivent au terme de leur phase de développement.

Il en est de même, quoique dans une moindre mesure, pour le programme Mirage 2000 D. En 1995, les autorisations de programme et les crédits de paiement prévus à ce titre, en 1995, seront respectivement de 86 et 209 millions de francs (contre 159 et 345 millions de francs en 1994).

En revanche, la rénovation du Mirage 2000 DA se poursuit. Sont ainsi prévus pour ce programme en 1995 : 116 millions de francs d'autorisations de programme et 132 millions de francs de crédits de paiement. Votre rapporteur rappellera que cette rénovation consiste notamment à installer le couple "radar RDy-missile Mica", système d'armes du Mirage 2000-5, sur un Mirage 2000 DA. Ce système dispose d'une capacité de destruction simultanée de 4 cibles aériennes.

c) Les missiles

Les principaux programmes en cours de développement demeurent :

- **L'APACHE**, missile air-sol tiré à distance de sécurité des défenses protégeant les installations ennemies. Sa vocation première est la destruction des pistes et plates-formes aéronautiques. Il doit équiper, dans un premier temps, le Mirage 2000 D, puis le Rafale. 324 millions de francs de crédits de paiement sont inscrits en 1995 pour son développement. Sur la période 1995-2000, 125 commandes et 62 livraisons devraient intervenir.

- **Le MICA**, missile air-air d'interception, de combat et d'autodéfense. Il équipera le Rafale ainsi que le Mirage 2000-5 et remplacera les missiles Super 530 D et Magic II. 265 millions de francs sont inscrits en 1995 pour son développement. Au total, 2 300 missiles sont attendus. Lors de la période 1995-2000, 660 exemplaires devraient être commandés et 180 livrés.

- **Le SAMP-FSAF**, missile sol-air destiné à faire face à la menace aérienne des années 2000 (tout temps, dense, avions et missiles)

supersoniques et manoeuvrables, guerre électronique intense). 15 conduites de tir, 50 lanceurs et 900 missiles Aster 30 sont prévus dans le cadre de ce programme. 247 millions de francs de crédits de paiement sont inscrits dans le projet de loi de finances pour son développement. Il devrait en outre bénéficier de 60 millions de francs de crédits reportés. L'échéancier des commandes et livraisons n'a pas encore été fixé.

- L'arme de précision tirée à grande distance (APTGD)

Ce missile d'une portée d'environ 400 km devrait permettre des frappes d'avertissement ou de rétorsion dans le but d'obtenir des effets significatifs, visibles et incontestables, tout en limitant les risques pour les porteurs ainsi que les effets collatéraux.

A ce jour, le choix entre un missile du type Apache ou du type ASMP n'a pas encore été fait.

Votre rapporteur précisera simplement qu'un montant de 1,4 milliard de francs est prévu sur la période 1995-2000 au titre de ce programme et que la mise en service de la première version du missile pourrait intervenir en 2001.

d) L'électronique et les transmissions

Le programme MTBA (moyens de transmission des bases aériennes) poursuit son développement. 149 millions de francs de crédits de paiements sont inscrits à ce titre en 1995. On notera que ce programme est entré dans une phase active de fabrications. 37 millions de francs de crédits de paiement sont prévus en 1995 à cet effet. Au total, 53 bases doivent être équipées. A ce jour, trois systèmes ont été partiellement livrés. De 1995 à 2004 seront équipées les différentes bases à raison de 6 par an.

Le programme SCCOA sera évoqué dans la partie relative aux fabrications. (1)

*

* *

Le tableau ci-après récapitule les évolutions des crédits inscrits en loi de finances au profit de l'Espace, des études et des développements.

(1) Voir infra p.56

(millions de francs)

	Budget 1994		Projet 1995	
	Autorisations de programme	Crédits de paiement	Autorisations de programme	Crédits de paiement
1 Etudes amont (1)				
Etudes aéronautiques	473	431	374	381
Etudes électroniques	90	119	112	131
Etudes missiles	22	30	4	15
2 Developpements				
Matériels aériens				
• Mirage 2000 DA	5	48	3	66
• Mirage 2000 D	159	282	85	202
• Rafale/ACTM/M 88	1792	2004	2031	2190
• Autres	870,2	1155,2	10/2	976
Matériels électroniques				
• S.C.C.O.A. 1	275	249	268	236
• S.C.C.O.A. 2	0	0	57	8
• Autres	467	155	314	290
Transmissions :				
• R.A. 90 (2)				
• M.T.B.A.	108	193	66	139
• Autres	10	10	26	12
Engins				
• S.A.M.P.	430,1	318,1	216	247
• Super 530 Doppler	0	7	0	3
• M.I.C.A	100	368	53	265
• Apache	244	392	184	324
• Autres	40	24	174	48
Total études recherches et développements	5085,3	5758,3	4979	5553
3. Espace - études (participation air) :	0	41	4	0
Pourcentage de la participation air dans le financement total	0	4,4 %	1,7 %	9,7 %

(1) Les autorisations de programmes des études amont font l'objet d'une nouvelle répartition

(2) Transféré sur le programme Socrate à l'Etat major des Armées

2. Les fabrications

a) Les avions de combat

Le tableau ci-après décrit l'évolution des commandes et livraisons d'avions de combat entre 1993 et 1995.

	1993		1994		1995	
	commandes	livraisons	commandes	livraisons	commandes	livraisons
Rafale	2	0	1	0	0	0
Mirage 2000 DA	0	0	1	0	10	0
Mirage 2000 N	0	3	0	3	0	3
Mirage 2000 D	0	12	0	12	0	12
Mirage F1 CT	0	18	0	10	0	10

Au 30 septembre 1994, l'armée de l'air disposera de 355 avions de combat conventionnel.

- 115 Mirage 2000 DA ;
- 20 Mirage 2000 N ;
- 25 Mirage 2000 D ;
- 25 Mirage F1 C ;
- 40 Mirage F1 CR ;
- 40 Mirage F1 CT ;
- 10 Mirage F1 b ;
- 80 Jaguar A.

Il convient d'y ajouter 60 avions porteurs de l'arme nucléaire :

- 15 Mirage IV P ;
- 45 Mirage 2000 N.

Notre flotte d'avions de combat connaît une double évolution : son format se réduit, elle vieillit.

● **La réduction du format des forces aériennes**

A ce jour, ce format doit connaître l'évolution suivante :

	1994	1997	2000
Format de l'Armée de l'air - Avions de combat	400	385	380

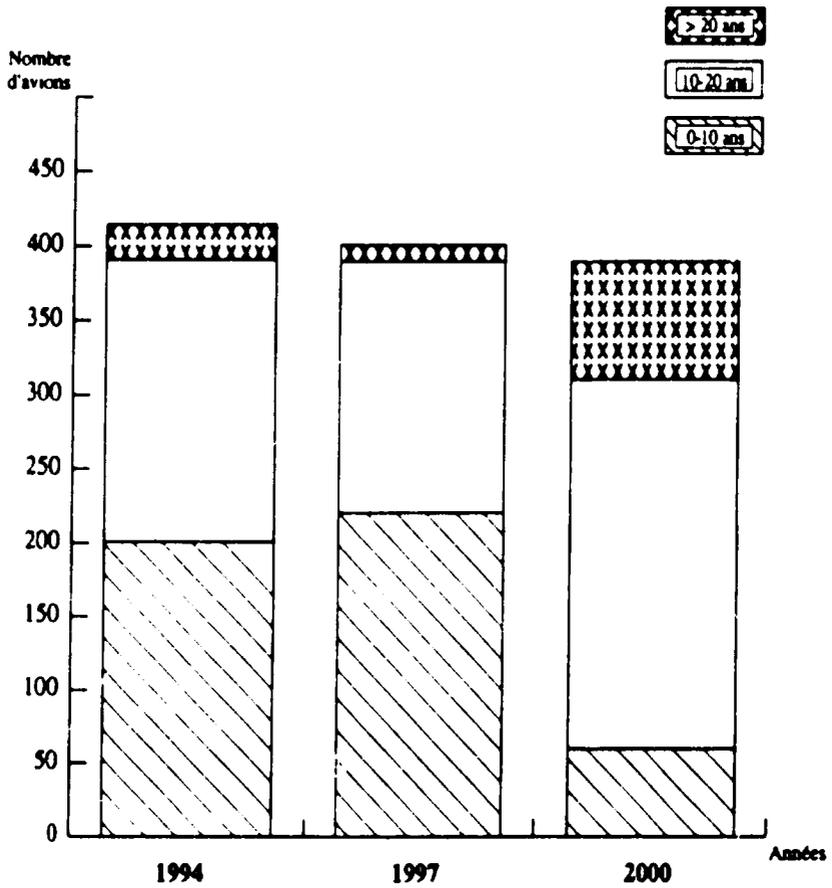
● **Le vieillissement des forces aériennes**

L'âge moyen des avions de combat doit connaître l'évolution suivante :

	1994	1997	2000
Age moyen de la flotte de combat	11 ans	12 ans	15 ans

Au-delà des moyennes, le graphique ci-après montre qu'en l'an 2000 une forte proportion de notre aviation de combat sera âgée de 20 ans ou plus.

VIEILLISSEMENT DE LA FLOTTE D'AVIONS DE COMBAT



Cependant les évolutions ci-dessus décrites risquent d'être encore plus graves.

En effet, tant la stabilisation du vieillissement de notre flotte de combat que le maintien d'un format de 380 avions de combat en ligne sont suspendus à un rythme de commandes d'avions neufs qui atteigne un niveau satisfaisant.

Compte tenu des taux d'attrition -c'est-à-dire de destruction accidentelle- des aéronefs en service dans l'armée de l'air, il apparaît indispensable d'atteindre un rythme de 20 commandes d'avions de combat par an. Si ce rythme n'est pas atteint, il sera impossible de maintenir le format des forces aériennes à 380 avions de combat en ligne et de préserver leurs capacités opérationnelles.

Or, on voit qu'avec 10 commandes en 1995, on est encore loin du compte.

b) Les autres avions

On notera pour 1995 :

- la commande et la livraison de 3 TBM 700, avions d'entraînement et de liaison qui peuvent emporter quatre personnes sur un millier de kilomètres ;

- la livraison de 30 Tucano, avion-école pour le transport ;

- la poursuite de la rénovation des avions ravitailleurs C 135 FR.

c) Les missiles et les munitions

● **Les missiles**

- **Le Super 530 Doppler** missile air-air d'interception à moyenne portée et installé sur le Mirage 2000 RDI. La "cible" de ce programme, réduite de 800 à 590 par la loi de programmation 1992-1994, devait être restaurée avec 110 commandes supplémentaires en 1994. Il s'agissait, selon les informations communiquées par le ministère de la Défense, de prendre en compte la "consommation" intensive de ces missiles -dont la durée de vie est entamée dès lors qu'ils sont emportés en vol- induite par les missions d'interdiction de survol aérien, accomplies dans le cadre d'opérations extérieures, du type Crécerelle ou Alysse. En définitive, cette commande supplémentaire n'a pas eu lieu en raison de l'obtention de résultats significatifs en matière d'allongement de la durée d'emport de ces missiles. 1995 verra donc seulement la livraison des 50 derniers Super 530 Doppler, le total des missiles livrés s'établissant à 590 engins. 194 millions de francs de crédits de paiement sont inscrits au projet de loi de finances pour 1995 au titre de ce programme.

- **Le Magic II**, missile air-air de courte portée. La cible initialement fixée à 1 200 engins avait été revue à la hausse, afin de faire face aux besoins d'équipement des avions tactiques, pour atteindre 1 700 en 1993. Cependant, pour des raisons financières, elle a été réduite à 1 550 missiles par la loi de programmation 1995-2000. A ce jour, 1 185 engins ont déjà été livrés. 1 400 ont été commandés. En 1995, 200 livraisons seront effectuées. Pour la période 1995-2000, 150 commandes et 350 livraisons devraient avoir lieu. 111 millions de francs de crédits de paiement sont inscrits dans le projet de loi de finances pour 1995 au titre de ce programme. Il convient d'y ajouter 115 millions de francs de crédits reportés.

- **Le Crotale**, système d'arme destiné à la protection antiaérienne, basse altitude et tous temps, bénéficie d'un programme d'amélioration visant à mieux le "durcir" face aux contre-mesures et à la saturation et à lui adjoindre un mode de tir optronique. En 1995, 6 Crotale améliorés seront livrés.

- Le SATCP (sol-air très courte portée) : Pour 1995, 105 commandes et 100 livraisons de missiles sont prévues ainsi que 25 commandes de postes de tir.

- Le système ASPIC, poste de tir automatisé monté sur véhicule Peugeot P4 emportant 4 missiles Mistral : en 1995, 9 unités doivent être livrées.

102 millions de francs de crédits de paiement sont inscrits au projet de loi de finances pour 1995 au titre de ces deux programmes.

Le tableau suivant présente les commandes et livraisons de missiles sur la période 1991-1995.

● Les munitions

MISSILES
Commandes et livraisons

	1991	1992	1993	1994	1995
Magic II commandes	100	100	200	0	
livraisons	20	260	140	100	200
Super 530 D commandes	110				
livraisons	110	110	110	60	50
SATCP postes de tir commandes	0	15	15	0	25
livraisons	10	0	0	0	0
SATCP missiles commandes		150	0	200	105
livraisons	50	120	0	0	100
ASPIC commandes	0	0	15	15	0
livraisons	0	0	0		9
Crotale amélioré commandes	0	0	0	0	0
livraisons	0	0	0	120 (1)	120 (1)

(1) Remboursement en nature de 240 missiles de nouvelle génération suite au prêt de 240 missiles consenti par l'armée de l'air à la société Thomson pour une vente dans le cadre de la guerre du Golfe.

MUNITIONS
Commandes et livraisons

	1991	1992	1993	1994	1995
Bombe lisse 70 commandes livraisons	500			500	
EU2 lisse* commandes livraisons	1 500				300
Bombe guidée laser commandes livraisons		30		219	110

* bombe destinée à la destruction des objectifs d'infrastructure

d) Les équipements électroniques

Le SCCOA (Système de commandement et de conduite des opérations aériennes) est entré dans sa phase de production.

En 1995, 481 millions de francs de crédits de paiement sont prévus à ce titre. La poursuite du développement du système, elle, bénéficiera de 236 millions de francs de crédits de paiement.

L'échéancier prévisionnel de la réalisation de l'étape SCCOA 1 du programme est le suivant :

. en 1995 :

- livraison de deux radars mobiles ;
- début de la livraison des émetteurs/récepteurs UHF protégés

. en 1996 : mise en service du centre de définition, d'expérimentation et de validation du SCCOA à Mont-de-Marsan

. en 1997 :

- livraison de deux radars transportables
- fin de la réhabilitation du centre de conduite des opérations aériennes à Taverny

. en 1998 :

- livraison d'un radar transportable
- mise en service du centre d'essais et validation des logiciels SCCOA à Lyon Mont Verdun

3. L'avion de transport futur

Votre rapporteur a présenté, de la façon la plus complète possible, le dossier de l'avion de transport futur (ATF) dans un récent rapport d'information (1). Il n'y reviendra donc pas.

Il se doit cependant d'exposer quelques-unes des évolutions intervenues depuis lors.

Un élément positif doit être noté : l'inscription dans la loi de programmation 1995-2000 de ce programme ou plutôt de l'engagement de "*travaux de définition et de pré-développement*" à partir de 1995.

Pour le reste, à ce jour, ce sont plutôt les incertitudes et les interrogations qui dominent :

- incertitude quant à la motorisation de cet avion. Pour l'instant, deux propositions principales rivalisent : celle de l'Aérospatiale avec un turbopropulseur à hélices, celle de la SNECMA avec un turboréacteur. Votre rapporteur ne prétend pas suggérer un choix entre ces deux solutions. Il doit seulement souligner que ce choix doit être fait le plus rapidement possible.

- interrogation quant à la position britannique à l'égard du programme. Le ministère de la défense britannique semble en effet

(1) Rapport d'information sur les perspectives d'avenir du transport aérien militaire n° 272 (1993-1994).

privilégier le programme C 130 J de Lockheed, c'est-à-dire le court terme, les économies et les Etats-Unis. Les industriels eux, soutenus par le ministre de l'industrie, préconisent le lancement de l'ATF.

- interrogation quant au financement de ce programme. On a pu, ici ou là, avancer des solutions comme, pour ne citer qu'un seul exemple, celle d'inscrire le programme ATF à la section commune du ministère de la défense. Il est clair que cette solution n'en est pas une. Ce qui rend difficile le financement de l'ATF ce n'est pas seulement le poids du programme Rafale pour l'armée de l'air, c'est en réalité le mur financier devant lequel se trouve l'ensemble du ministère de la défense pour mener à bien tous ses programmes d'équipement. **Ne nous cachons pas les réalités, nonobstant les arrangements techniques qui pourraient dégager des marges de manoeuvre supplémentaires (1), la véritable solution au financement de l'ATF est d'accroître la dotation consacrée à l'équipement de l'armée de l'air.**

(1) Voir l'excellent rapport de M. Paecht sur ce point : Rapport d'information sur le financement du programme européen d'avion de transport militaire n° 1005 (1993-1994).

CHAPITRE IV

L'ACTIVITÉ AÉRIENNE

De l'activité aérienne dépend très largement l'entraînement de nos pilotes, et par conséquent, la capacité opérationnelle de nos forces. L'armée de l'air s'est fixé pour objectif d'assurer à chaque pilote de combat 180 heures de vol par an, ce qui semble suffisant pour préserver un haut niveau d'entraînement.

(HEURES DE VOL)

ANNÉE	ACTIVITÉ ANNUELLE	ACTIVITÉ PAR PILOTE DE COMBAT
1989	396 000	180
1990	378 000	171
1991	354 000	165
1992	358 000	180
1993	352 000	180
PREVISIONS 1994	347 000	180

Son niveau réel dépend, quant à lui, essentiellement de deux éléments :

- les crédits consacrés aux carburants opérationnels
- les dotations affectées à l'entretien programmé des matériels.

Après plusieurs années de réduction de l'activité aérienne due aux diminutions de crédits affectant ces deux postes, une reprise de l'activité aérienne a été enregistrée à partir de 1992. L'objectif des 180 heures par an ou par pilote de combat a en effet été atteint. En 1994, il devrait encore être tenu.

Cette évolution favorable s'explique très largement par le resserrement rapide du format de l'armée de l'air qui, en conduisant à une réduction drastique de l'activité aérienne globale, n'en autorise pas moins le maintien d'un taux individuel d'activité satisfaisant.

Cependant, cet exercice risque de trouver ses limites assez rapidement. Du moins, si le format de l'armée de l'air se stabilise à 380 avions de combat en ligne, ce qui est prévu mais non certain.

En effet, les dotations destinées à l'entretien programmé des matériels et aux carburants opérationnels devront alors, elles aussi, se stabiliser.

1. La dotation destinée aux carburants opérationnels

Depuis 1988, elle a connu une baisse quasi continue comme le montre le tableau suivant :

	Dotation	Tarif prévisionnel	Tarif moyen constaté
1988	1 344,3	1 380	1 215
1989	1 213,3	1 380	1 429
1990	1 247,7	1 430	1 608
1991	1 165,0	1 321	1 585
1992	1 165,0	1 450	1 362
1993	1 097,3	1 380	1 267
1994	1 097,3	1 380	1 050 (1)
1995	810,6	960	

(1) jusqu'en août 1994.

De fait, l'armée de l'air a bénéficié de la diminution des cours du pétrole et de la baisse du dollar. En outre, en 1995, la fiscalité des carburateurs a été allégée grâce à la suppression pour ces produits de la taxe intérieure sur les produits pétroliers. Ainsi le volume de carburant dont pourront disposer nos forces aériennes devait-il être égal à celui de 1994.

Il n'en reste pas moins que les raisons de la baisse du coût global des carburateurs sont plus conjoncturelles que structurelles. Les évolutions, favorables jusqu'à présent, peuvent s'inverser rapidement. Il conviendra alors d'adapter rapidement le budget pour y faire face, et de trouver des marges de manoeuvre qui aujourd'hui paraissent bien incertaines.

2. Les crédits consacrés à l'entretien programmé des matériels

Ils connaîtront cette année encore une forte baisse. Si l'on fait abstraction d'un transfert du titre III au titre V, l'armée de l'air devra se contenter d'une dotation amputée de 130 millions de francs.

L'insuffisance des crédits d'entretien programmé des matériels n'est pas une nouveauté. Votre rapporteur la déplore depuis plusieurs années. Les conséquences se font aujourd'hui sentir puisque l'on estime que la disponibilité de nos avions de combat a été réduite de 4 points de 1991 à 1995 pour passer de 80% à 76%.

Sans doute, faut-il voir dans cette persévérance dans l'erreur, un moyen commode, parce que -momentanément- indolore et discret, de retirer les "dividendes de la paix" ?

Certes, la situation n'est pas encore catastrophique : l'OTAN ne considère-t-elle pas le seuil de disponibilité en-dessous duquel il ne faut pas tomber fixé à 70% ? Certes, d'autres pays font

moins bien que nous. Il est possible de se consoler en méditant ces faits. Mais il est aussi possible de regretter que, dans ce domaine comme dans bien d'autres, "l'exception française" qui fut notre force et notre fierté tende à disparaître.

LES CONCLUSIONS DE VOTRE RAPPORTEUR

Vivement les élections présidentielles ! En réalité, d'elles tout dépend. La volonté politique qui eût été nécessaire pour en finir avec la période d'attente dans laquelle sont plongées nos Armées ne peut, avant elles, que faire défaut.

C'est ainsi que les principaux choix stratégiques évoqués par votre rapporteur l'an passé : avenir de la composante nucléaire aéroportée, rôle de l'espace, création d'un avion de transport militaire européen, restent à faire. Aurait-il pu en être autrement ? Cela est fort douteux.

En tout état de cause, le projet de budget de l'armée de l'air pour 1995 ne peut, si l'on s'en tient aux chiffres et si on le compare aux précédents, être considéré comme mauvais.

Ainsi peut-on le juger comme étant un bon projet de budget. Mais assurément n'est-il pas un budget de projet.

Sous le bénéfice de ces observations, votre rapporteur vous propose, dans l'attente des choix qui seront faits en 1995, de donner un avis favorable au projet de loi de finances.

EXAMEN EN COMMISSION

Votre commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a examiné le présent rapport lors de sa réunion du mercredi 9 novembre 1994.

A l'issue de l'exposé du rapporteur pour avis, M. Xavier de Villepin, président, a fait observer que, parmi les budgets militaires, celui de l'armée de l'air était un des plus touchés par les réductions de crédits. Il a noté que le programme Rafale consommerait dans les années à venir une très large part des crédits de l'armée de l'air. Enfin, M. Xavier de Villepin, président, s'est inquiété de l'avenir du programme ATF (avion de transport futur) et a rappelé son importance vitale pour l'industrie aéronautique européenne.

M. Michel d'Aillières a considéré que le programme ATF se heurtait à deux obstacles, celui de la définition de son moteur et celui de son financement.

M. Michel Crucis a relevé la question essentielle d'une participation de la Grande Bretagne pour le lancement de ce programme. Il a fait observer que l'industrie aéronautique britannique exerçait une forte pression pour qu'il soit effectivement engagé.

M. Charles-Henri de Cossé-Brissac a estimé très grave, y compris pour la sécurité des personnels, la réduction continue des crédits destinés à l'entretien programmé des matériels.

M. Roland Bernard a jugé que le budget ne marquait aucune évolution positive par rapport à ceux des précédents gouvernements. Il a estimé que le Gouvernement, lors de l'élaboration de la loi de programmation, s'était refusé à faire les choix indispensables pour l'avenir, ce qui conduirait à un saupoudrage insatisfaisant des crédits.

La commission a ensuite examiné l'ensemble des crédits du ministère de la Défense pour 1995 au cours de sa réunion du mercredi 16 novembre 1994.

M. Jean-Luc Bécart a confirmé, ainsi que M. Jean Garcia l'avait fait savoir au président de la commission, que le groupe communiste exprimerait un vote négatif sur l'ensemble des crédits du ministère de la défense pour 1995.

M. Roland Bernard, après avoir précisé que les commissaires socialistes ne prendraient pas part au vote en commission, a souligné les failles existant, à ses yeux, dans l'équilibre de la loi de programmation et critiqué la présentation du budget en termes de crédits disponibles, compte tenu de l'incertitude de la mise à disposition effective des reports de crédits et des fonds de concours annoncés.

M. Michel Caldaguès a indiqué que le groupe du R.P.R. voterait les crédits militaires, tout en souhaitant formuler des observations constructives pour l'avenir. Il a notamment estimé anormal le financement par le budget militaire d'une partie du coût de la formation professionnelle.

M. Bernard Guyomard, après avoir également exprimé, au nom du groupe de l'Union centriste, un avis favorable à l'adoption du budget de la défense pour 1995, a estimé nécessaire une réflexion sur l'avenir de l'armée de terre.

M. Michel Crucis a indiqué que le groupe de l'UREI voterait les crédits militaires pour 1995 qui marquaient le maintien par la France de son effort de défense alors que les budgets militaires étaient en diminution dans de nombreux pays. Il a également souhaité l'association de la commission aux réflexions qui seraient engagées par le gouvernement sur l'avenir du service national.

M. Xavier de Villepin, président, a enfin confirmé qu'il voterait le budget de la défense pour 1995. Il a exprimé de vives

inquiétudes face à l'évolution de la situation internationale, en particulier dans l'ex-Yougoslavie. Puis, tout en se félicitant du respect de la loi de programmation militaire, il a souligné la persistance de graves tensions budgétaires et la nécessité de veiller à l'absence de toute mesure de gel ou d'annulation de crédits en cours d'année.

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 1995.