

N° 95

---

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2000-2001

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre 2000

## 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 2001*, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME VII

### DÉFENSE - AIR

Par M. Jean-Claude GAUDIN,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Xavier de Villepin, *président* ; Serge Vinçon, Guy Penne, André Dulait, Charles-Henri de Cossé-Brissac, André Boyer, Mme Danielle Bidard-Reydet, *vice-présidents* ; MM. Michel Caldaguès, Daniel Goulet, Bertrand Delanoë, Pierre Biarnès, *secrétaires* ; Bertrand Auban, Jean-Michel Baylet, Jean-Luc Bécart, Jean Bernard, Daniel Bernardet, Didier Borotra, Jean-Guy Branger, Mme Paulette Brisepierre, M. Robert Calmejane, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Marcel Debarge, Robert Del Picchia, Xavier Dugoin, Hubert Durand-Chastel, Mme Josette Durrieu, MM. Claude Estier, Hubert Falco, Jean Faure, Jean-Claude Gaudin, Philippe de Gaulle, Emmanuel Hamel, Christian de La Malène, Louis Le Pensec, Simon Loueckhote, Philippe Madrelle, René Marquès, Paul Masson, Serge Mathieu, Pierre Mauroy, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. René Monory, Aymeri de Montesquiou, Paul d'Omano, Michel Pelchat, Xavier Pintat, Bernard Plasait, Jean-Marie Poirier, Jean Puech, Yves Rispat, Gérard Roujas, André Rouvière.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (11ème législ.) : 2585, 2624 à 2629 et T.A. 570

Sénat : 91, 92 (annexes n<sup>os</sup> 43 et 44) (2000-2001)

---

Lois de finances.

## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>INTRODUCTION</b> .....	4
<b>I. LES CRÉDITS DE L'ARMÉE DE L'AIR POUR 2001</b> .....	6
A. DES CRÉDITS DE FONCTIONNEMENT QUI RÉPONDENT AUX NOUVEAUX IMPÉRATIFS DE LA PROFESSIONNALISATION : .....	6
B. LES CRÉDITS D'ÉQUIPEMENT .....	8
<b>II. L'EFFICACITÉ DE L'ACCOMPAGNEMENT SOCIAL DE LA PROFESSIONNALISATION</b> .....	12
A. DES EFFECTIFS GLOBAUX EN CONSTANTE DÉFLATION .....	12
1. Une répartition par corps de la déflation .....	12
2. Une déflation programmée des effectifs militaires : .....	17
3. Des compensations à la mobilité et des aides à la reconversion davantage adaptées : .....	20
B. LES RECRUTEMENTS : .....	21
1. Les Militaires Techniciens de l'Air .....	21
2. Les volontaires du service national : .....	23
3. Les civils .....	23
C. L'EXTERNALISATION COMME L'UN DES ENJEUX DE LA PROFESSIONNALISATION : .....	24
<b>III. UN CADRE DE FONCTIONNEMENT RÉNOVÉ</b> .....	26
A. UNE NOUVELLE STRUCTURE DE COMMANDEMENT .....	26
1. L'organisation territoriale de l'Armée de l'Air .....	26
2. La rationalisation de l'organisation territoriale a entraîné la réduction du format à deux régions aériennes : .....	26
3. La réduction constante des implantations sur le territoire national .....	27
4. Evolution des biens immobiliers situés sur des emplacements voués à la fermeture.....	28
B. L'ACTIVITÉ AÉRIENNE .....	29
1. La priorité conférée à l'entraînement .....	29
2. Une dotation inadaptée pour les carburants opérationnels .....	30
3. L'Armée de l'Air : un intervenant privilégié dans la société civile.....	32
<b>IV. LES EQUIPEMENTS DE L'ARMÉE DE L'AIR</b> .....	33
A. ETAT DES MATÉRIELS DE L'ARMÉE DE L'AIR EN L'AN 2000.....	34
B. LES GRANDS PROGRAMMES D'AÉRONEFS .....	35
1. Le Rafale.....	35
2. L'avion de transport futur (ATF) .....	38
3. La flotte d'hélicoptères .....	38
4. Ravitaillement en vol et transport logistique .....	39
C. LES ARMEMENTS.....	39
1. Armement air-sol.....	40
2. Armement Air-Air .....	41
3. Missiles sol-air .....	42

D. LES CAPACITÉS PARTICULIÈRES.....	43
1. Pods de désignations laser.....	43
2. Reconnaissance.....	43
E. COMMANDEMENT, CONTRÔLE ET COMMUNICATIONS.....	43
1. Le Système de Commandement et de Conduite des Opérations Aériennes (SCCOA) .....	44
2. Les Systèmes de détection et de commandement aéroporté (SDCA) .....	44
3. Le programme de modernisation du réseau de transmission des bases aériennes (MTBA) .....	45
<b>CONCLUSION</b> .....	46
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	47

Mesdames, Messieurs,

L'Armée de l'Air semble avoir réussi sa transition vers la professionnalisation débutée avec la mise en œuvre, en 1997, de la loi de programmation.

La rationalisation de ses structures de commandement et le recours accru à l'externalisation permettent à l'Armée de l'Air de répondre davantage aux besoins posés par sa modernisation logistique.

L'Armée de l'Air apparaît désormais comme un acteur stratégique essentiel dans les coalitions où la France entend jouer un rôle de premier ordre. Après les enseignements tirés de l'opération « Force Alliée » au Kosovo, l'affirmation d'une défense européenne sur la scène internationale implique, pour la France, postulant au rang de " nation cadre ", une force aérienne répondant aux critères d'interopérabilité et de polyvalence.

Cependant, si les crédits de fonctionnement répondent aux exigences de la professionnalisation en voie d'achèvement, les crédits d'équipement, depuis la période de programmation, n'ont pas toujours été au rendez-vous des projets de loi de finances successifs. Comme l'a relevé le chef d'état-major de l'Armée de l'Air devant votre commission, un certain retard a été pris, par rapport à la loi de programmation militaire, dans la réalisation du modèle d'armées 2015 au plan qualitatif ; à cette date, l'Armée de l'Air ne disposera que de 50 % d'avions de combat modernes de type Rafale.

Certes, le présent projet de budget de l'Armée de l'Air pour 2001 permet de préserver les grands programmes et de réaliser les commandes prévues. Il reste que ce projet de budget, comme celui de l'an passé, ne permet pas les rattrapages que justifiaient les dotations précédentes, en retrait par rapport à la revue de programmes et que permettait la situation financière générale du pays.

La perspective, qu'il convient au demeurant de saluer, d'un engagement financier concret de notre pays en faveur de l'A400M pèsera d'ailleurs partiellement sur les réserves d'autorisation de programmes dont dispose l'Armée de l'Air.

Enfin, dans le cadre d'une Europe de la défense qui se dessine favorablement, il importe de ne pas prendre de retard vis-à-vis de certains de nos partenaires, notamment britanniques, qui consacrent des efforts financiers considérables à l'équipement de la Royal Air Force.

## **I. LES CRÉDITS DE L'ARMÉE DE L'AIR POUR 2001**

Le budget 2001 de l'Armée de l'Air s'élèvera à 34,519 milliards de francs, représentant un niveau équivalent à celui de l'an passé. La part du budget air dans celui de la défense représente, hors pensions, 18.3 % et enregistre une baisse de 0,1 % par rapport à 2000.

Le titre III s'établit à 15,706 milliards de francs, avec une augmentation de 0,2 % par rapport à 2001 et près de 14,9 % du budget consacré aux dépenses ordinaires de la Défense (hors pensions).

Les autorisations de programme des titres V et VI enregistrent une augmentation de 14 % et s'établissent à 20,705 milliards de francs, représentant près de 24,4 % des autorisations de programme allouées à la Défense. Il convient de noter que le remboursement par la marine d'un prêt de 2 milliards de francs représente la plus grosse part de l'augmentation consolidée.

Si les crédits de fonctionnement semblent répondre aux nouvelles exigences de la professionnalisation presque parvenue à son terme, les crédits d'investissement, bien que conformes à la revue de programme compromettent réellement la réalisation du modèle 2015 défini lors de la loi de programmation militaire.

### **A. DES CRÉDITS DE FONCTIONNEMENT QUI RÉPONDENT AUX NOUVEAUX IMPÉRATIFS DE LA PROFESSIONNALISATION :**

Doté de 15,679 milliards de francs pour 2001, en augmentation de 0,17 % par rapport à 2000, le titre III " Air " se ventile ainsi :

**TITRE III**  
**Evolution des principaux postes**

	Budget 2000	Projet de budget 2001	Variation 2001/2000 %
Rémunérations et charges sociales	12 273,6	12 228,6	- 0,37
Alimentation	370,9	316,7	- 14,60
Fonctionnement des bases et services (hors produits pétroliers) <sup>1</sup>	1 394,3 <sup>2</sup>	1 426,7	+ 2,32
Produits pétroliers :			
. avions	829,1	1 070,2	+ 29,08
. autres	233,4	269,0	+ 15,25
total	1 062,5	1 339,2	+ 26,04
Entretien programmé des matériels	553,6 <sup>3</sup>	368,5 <sup>3</sup>	- 33,44
Total	15 679,6	15 706,2	+ 0,17

<sup>1</sup>Hors subvention au musée de l'air

<sup>2</sup>Incluant un transfert de crédits d'EPM de 50 MF et un transfert de crédits et de charges du titre V (confection de tenues) de 30 MF

<sup>3</sup>Compte tenu d'un transfert de charges de 50 MF sur le titre V

Le poste Rémunération et Charges Sociales (RCS) s'élève à 12 228,628 MF, soit 78 % du titre III, et enregistre cette année une baisse de 0,37 % par rapport à 2000. Il prend en compte un rebasage indemnitaire de 33.4 MF, ainsi que les modifications en effectifs comprenant la suppression de 62 postes d'officiers, de 975 postes de sous-officiers et de 4 369 postes d'appelés du contingent, la création de 1 466 postes de militaires du rang engagés et de 433 postes de volontaires. La part des RCS demeure en retrait de 0,37 % par rapport à l'exercice précédent. La forte baisse de 14,6 % du poste dévolu à l'alimentation s'inscrit autant dans la continuité des ajustements requis par la déflation de personnel (- 28,16 MF) que dans la mise en oeuvre de nouvelles mesures d'économie (- 26MF).

La hausse de 4,18 % des crédits de fonctionnement hors carburants et combustibles s'inscrit également dans la continuité de la LFI 2000 dont l'abondement de 183 MF pour l'Armée de l'Air répondait à la nécessité de rattraper un retard dans les domaines de la sous-traitance et du fonctionnement opérationnel des unités. Cette évolution repose notamment sur un ajustement conforme à la déflation de personnel (- 28,4 MF), la transformation d'emplois en sous-traitance (+ 36,4 MF), l'économie sur la TVA (- 10,3 MF), diverses économies sur l'immobilier (- 5,4 MF), ainsi qu'un rebasage de 40 MF qui devrait, dès 2001, profiter aux activités d'entraînement, notamment interalliées. Il convient encore de souligner que le rebasage du fonctionnement et des crédits de sous-traitance a pour conséquence une augmentation des allocations de

fonctionnement courant s'élevant à 2,46 % des crédits ouverts au Titre III de la LFI 2001.

Avec une dotation de 1 070,2 MF, le poste " carburant opérationnel " représente désormais 6,8 % du titre III, et enregistre une hausse de 29,08 % par rapport à 2000. Une telle augmentation résulte de la prise en compte partielle des fluctuations des tarifs des produits pétroliers, bien qu'il soit nécessaire de noter que les prévisions de consommation demeurent calculées sur des bases - baril à 20 dollars et dollar à 6,50 francs - sans réelle correspondance avec les conjonctures énergétiques et financières actuelles. S'il est vrai que la gestion 2000 a difficilement pris en compte la forte hausse des tarifs des carburants aéronautiques (+ 95 %) depuis le début de l'année, les besoins supplémentaires générés par ces données externes doivent faire l'objet d'une couverture au cours de la gestion, au risque de remettre en cause les efforts déployés pour améliorer l'entraînement de nos équipages.

Les crédits consacrés à l'entretien programmé des matériels enregistrent une diminution de 33,4 % par rapport à l'an passé, soit une baisse de 10 MF au titre de la revue de programme, d'autres mesures de programmation (- 122,1 MF), d'une économie sur la TVA (-2,9 MF). Il convient également de noter le transfert interne de charges (50 MF) vers le titre V, qui s'inscrit dans une politique de réduction des crédits consacrés à cette catégorie de dépenses au sein du titre III du ministère de la Défense.

## ***B. LES CRÉDITS D'ÉQUIPEMENT***

Le Titre V devrait permettre la poursuite de la modernisation de l'Armée de l'air dans le cadre prévu par la Loi de Programmation Militaire corrigée par la revue de programme de 1998. Le montant des autorisations de programme, à 20,7 milliards de francs, est en hausse de 14 % par rapport à 2000, mais cette augmentation apparemment significative ne reflète en fait que le remboursement d'un emprunt contracté par la Marine lors de l'exercice précédent. Les crédits de paiement, à 18,8 milliards de francs, enregistrent en revanche une réelle diminution de 0,1 % en francs courants par rapport à l'année dernière.

Le tableau suivant retrace les différentes dotations des lois de finances depuis 1997 qui demeurent, pour la plupart d'entre elles, en deçà des dotations initialement prévues par la programmation :



	1997	1998	1999	2000	2001
Loi de programmation militaire (LPM)	21 612	21 453	21 103	20 637	20 575
Revue de programmes		19 380	20 341	19 912	19 722
Loi de Finances (LFI)	22 069	19 380	20 392	18 838	18 552
écart LFI-LPM	456	- 2073	- 711	- 1 799	- 2 023
écart LFI-Revue prog.		0	51	- 1 074	- 1 169

Cependant, en raison du retard cumulé par la réalisation des différents programmes, ces crédits de paiement, en deçà pourtant de 1,1 milliard par rapport aux données brutes annoncées par la revue de programme au titre 2001, répondent aux possibilités actuelles d'engagement.

Le montant des autorisations de programme permet de réaliser les commandes prévues, et en particulier d'effectuer celle de 12 Rafale qui n'avait pu être réalisée en 2000 en raison de l'insuffisance des autorisations de programme due au prêt de 2 milliards de francs consenti à la marine. Ce décalage ne remet pas en cause la date de mise en service de l'appareil dans l'Armée de l'Air, mais les délais sont désormais devenus incompressibles et tout nouveau retard retarderait la mise en service de l'appareil.

La campagne du Kosovo avait permis la confirmation des besoins en matière de désignation d'objectif et de capacité de reconnaissance. Aussi, cinq pods supplémentaires de désignation laser à caméra thermique feront cette année l'objet d'une commande. Sept nacelles de nouvelle génération, capables d'opérer à distance de jour comme de nuit et de transmettre les informations recueillies en temps réel, permettront, quant à elles, d'améliorer notre capacité de reconnaissance. Afin de poursuivre le processus de validation la validation du concept d'emploi du drone, un système Moyenne altitude longue endurance (MALE) sera commandé.

Le système de commandement et de conduite des opérations aériennes (SCCOA) voit sa modernisation poursuivie. L'année 2001 sera marquée par la rénovation de plusieurs tours de contrôle de bases aériennes et le début des travaux sur le futur réseau de communications radio.

L'Armée de l'Air s'engagera aussi, conjointement avec la Grande-Bretagne, sur les premières études de développement d'un missile d'interception à domaine élargi (MIDE).

Cependant, un programme majeur n'a pas fait l'objet d'inscription d'autorisations de paiement dans le projet de budget. Il s'agit de l'A400M. Le besoin de cohérence avec les partenaires européens et les engagements pris par le premier Ministre ont abouti au dégageant des autorisations de paiement

nécessaires à une première commande globale par une loi de finances rectificative. Or, si cette décision constitue un signal politique clair et consolide ce programme européen, elle prévoit cependant une contribution pour la Défense de 5 milliards supplémentaires, afin de compléter les 15 milliards octroyés cet automne. Des prélèvements sur d'autres opérations auront donc lieu, entraînant à nouveau des retards et générant donc, à moyen terme, des diminutions de capacité opérationnelle ainsi que des surcoûts.

Les crédits de paiement prévus permettront de suivre les commandes passées antérieurement, restant en conformité avec la loi de programmation 1997-2002 telle qu'elle a été amendée par la revue de programmes, en particulier avec la livraison des 5 derniers Mirage 2000-D, portant ainsi la taille du parc à 86 appareils.

Le maintien en condition opérationnelle (MCO), avec une dotation de 4,9 milliards de francs d'autorisations de paiement et 4,4 milliards de francs de crédits de paiement est conforme aux décisions de la revue de programmes. La prochaine mise en place de la Structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques de la Défense (SIMMAD) permettra rapidement d'optimiser la gestion du MCO.

Au delà de ce budget globalement conforme aux décisions de la revue de programme, les préoccupations demeurent. Au cours des derniers engagements militaires de la France, l'arme aérienne a joué un rôle prépondérant, en particulier durant la phase initiale. Elle n'est certes pas l'unique moyen de résolution des conflits, mais il est maintenant indéniable qu'elle en est un composant majeur, qui doit impérativement être pris en compte dans toute planification. Sa souplesse d'emploi, les possibilités de modulation qu'elle offre et sa très grande réactivité en font un outil militaire de premier ordre pour la résolution des conflits. En outre, lors d'opérations qui n'exigent pas de frappes aériennes, la capacité de projection instantanée du transport aérien militaire est tout aussi irremplaçable.

Enfin, l'interopérabilité de l'Armée de l'Air avec les armées alliées est un fait. Dans de nombreux domaines, la qualité de ses équipages ainsi que les performances de ses équipements lui confèrent les capacités les plus élevées qu'elle partage avec les Etats-Unis et la Grande Bretagne.

Cependant, les enseignements du conflit du Kosovo ne semblent guère avoir été tirés à l'avantage de l'Armée de l'Air, comme le souligne la comparaison des perspectives de développement de notre armée avec celle de la Royal Air Force. **Sauf à effectuer un redressement important, le Titre V Air, qui ne cesse de diminuer en part du budget de la défense depuis des années, ne permettra pas de réaliser à l'horizon prévu le modèle 2015, qui prévoyait 300 avions de combat du type Rafale.**

Un tel constat ne peut qu'influer sur la préparation de la Loi de Programmation Militaire 2003-2008, qui aura pour rôle de mettre en œuvre la fabrication des grands projets d'équipements et qui devra mobiliser des ressources financières très largement supérieures à ce qui est aujourd'hui consenti aux armées.

## II. L'EFFICACITÉ DE L'ACCOMPAGNEMENT SOCIAL DE LA PROFESSIONNALISATION

### A. DES EFFECTIFS GLOBAUX EN CONSTANTE DÉFLATION

#### 1. Une répartition par corps de la déflation

L'année 2000 représente la quatrième annuité de la professionnalisation et s'est traduite par la création de 2 104 postes de militaires techniciens de l'air (MTA), 299 postes de volontaires et 304 postes de personnel civil, afin de compenser par la perte des 5 359 appelés.

Le tableau suivant rappelle que la déflation des effectifs a été maximale pendant l'année 2000, ce que confirment les prévisions pour 2001 :

	2000	2001*	96/2002
<b>Officiers</b>	- 71	- 55	- 303
<b>Sous-officiers</b>	- 1 302	- 939	- 4 871
<b>MDRE</b>	+ 2 104	+ 1 466	+ 11 286
<b>Appelés et volontaires</b>	- 5 060	- 3 671	- 30 449
<b>Effectifs militaires</b>	- 4329	- 3 199	- 24 337

\* Prévisions

Il est nécessaire d'imputer la mise en œuvre réussie de la déflation d'effectifs liée à la professionnalisation au pilotage précis des départs incités, pouvant relever soit de l'acceptation d'un pécule de départ soit des articles 5 et 6 de la loi n° 75-1000 du 30 octobre 1975 garantissant aux officiers une pension de retraite calculée sur les émoluments du grade supérieur, associée à un pécule réduit des 4/5èmes, ou encore de la loi dite "70-2", offrant aux militaires la possibilité d'obtenir un poste dans le secteur public civil.

En 2000, 670 pécules ont été accordés aux sous-officiers et 27 aux officiers, pour un montant total de 173 MF.

Les conditions d'octroi des pécules se présentent ainsi par catégories et grades :

**Officiers**

	COL		LCL		CDT		CNE		LTT	TOTAL	
	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	1999	2000
<b>Nbre de demandes</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>17</b>	<b>22</b>	<b>1</b>	<b>39</b>	<b>41</b>
<b>dont accordées</b>											
<b>De 3 à 4 ans</b>	2	0	3	3	0	0	7	13	0	12	16
<b>De 4 à 5 ans</b>	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
<b>De 5 à 6 ans</b>	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
<b>De 6 à 7 ans</b>	1	0	4	0	0	0	1	2	0	6	2
<b>De 7 à 8 ans</b>	0	0	3	1	0	0	0	1	0	3	2
<b>De 8 à 9 ans</b>	0	1	2	0	0	1	0	0	0	2	2
<b>De 9 à 10 ans</b>	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2
<b>De 10 ans et +</b>	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	2
<b>TOTAL</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>26</b>	<b>27</b>
<b>Taux de satisfaction</b>	100 %	100 %	81,25 %	45 %	0 %	75 %	47,05 %	59 %	0 %	66,66 %	66 %
<b>Coût (MF)</b>	2,03	1,96	6,57	2,14	0	1,84	1,71	3,69	0	10,31	9,63

Sous-officiers

	MAJ		ADC		ADJ		SGC		SGT		TOTAL	
	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000
<b>Nombre de demandes</b>	<b>354</b>	<b>355</b>	<b>1062</b>	<b>1 061</b>	<b>581</b>	<b>555</b>	<b>129</b>	<b>123</b>	<b>19</b>	<b>33</b>	<b>2 145</b>	<b>2 127</b>
<b>dont accordées de 3 à 4 ans</b>	114	107	118	38	40	22	13	14	5	4	292	185
<b>de 4 à 5 ans</b>	3	4	18	44	19	41	7	15	1	2	48	106
<b>de 5 à 6 ans</b>	1	0	28	40	26	46	10	22	3	1	68	109
<b>de 6 à 7 ans</b>	0	0	20	117	42	48	10	12	0	1	72	178
<b>de 7 à 8 ans</b>	0	0	100	71	36	6	6	10	0	0	142	87
<b>de 8 à 9 ans</b>	0	0	46	1	10	1	0	0	0	1	56	3
<b>de 9 à 10 ans</b>	0	0	10	2	4	0	0	0	0	0	14	2
<b>de 10 ans et plus</b>	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
<b>TOTAL</b>	<b>118</b>	<b>111</b>	<b>341</b>	<b>313</b>	<b>177</b>	<b>164</b>	<b>46</b>	<b>73</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>693</b>	<b>670</b>
<b>Taux de satisfaction</b>	33,33 %	31,27 %	32,29 %	20,50 %	30,46 %	29,55 %	35,65 %	59,35 %	47,36 %	27,27 %	32,30 %	31,50 %
<b>Coût (MF)</b>	29,3	19,79	85,1	88,67	44	38,21	11,4	15,01	2,2	1,79	172	163,44

**Récapitulatif**

	Officiers		S/officiers		TOTAL	
	1999	2000	1999	2000	1999	2000
<b>Nombre de demandes</b>	<b>39</b>	<b>41</b>	<b>2 145</b>	<b>2 127</b>	<b>2 184</b>	<b>2 168</b>
<b>dont accordées de 3 à 4 ans</b>	12	16	290	185	302	201
<b>de 4 à 5 ans</b>	1	1	48	106	49	107
<b>de 5 à 6 ans</b>	1	0	68	109	69	109
<b>de 6 à 7 ans</b>	6	2	72	178	78	180
<b>de 7 à 8 ans</b>	3	2	142	87	145	89
<b>de 8 à 9 ans</b>	2	2	56	3	58	5
<b>de 9 à 10 ans</b>	0	2	14	2	14	4
<b>de 10 ans et plus</b>	1	2	1	0	2	2
<b>TOTAL</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>693</b>	<b>670</b>	<b>719</b>	<b>697</b>
<b>Taux de satisfaction</b>	66,66 %	65,85 %	32,30 %	31,49 %	32,92 %	32,15
<b>Coût</b>	10,31	9,63	172	163,44	182,31	173,07

**Nombre de bénéficiaires par rapport aux départs pécules et aux départs en général**

	Officiers <sup>1</sup>	Sous-officiers <sup>1</sup>
Nombre de bénéficiaires des aides à la reconversion	179	1 188
Nombre de pécules accordés en 2000	27	670
Nombre de départs en 2000	480	2 150

<sup>1</sup> au 30 juin 2000

Dix officiers et 50 sous-officiers ont été intégrés dans la fonction publique civile, conformément aux dispositions de la loi 70-2.

**Loi 70-2 - Demandes agréées**

Années	Nombre de départs	
	Officiers	Sous-officiers
1999	12	35
2000 <sup>1</sup>	10	50

(1) Prévisions au 1/07/2000

Le nombre de postes ouverts pour l'année 2001 devraient être sensiblement du même ordre que pour l'année 2000.

Le montant des pécules des officiers et des sous-officiers s'élève, pour le budget 2001, à 212 MF et permettra de réaliser les déflations prévues l'an prochain. En raison de la règle de dégressivité prévue par la loi (abattement de 10 %), ce montant devrait respecter l'an prochain les actuelles conditions d'octroi des pécules aux personnels concernés.

En 2001, s'agissant de ses effectifs globaux, l'Armée de l'Air comptera 68.632 personnels, dont 62.966 militaires et 5.666 civils, enregistrant ainsi une diminution annuelle totale de 3.348 postes, se ventilant ainsi :

- . création, par déflation, de 62 officiers, 975 sous-officiers et 4.369 appelés ;

- . création, par compensation, de 1.466 postes de militaires techniciens de l'air (MTA), 433 de volontaires et 159, de civils.

La déflation s'avère en conformité avec la programmation, mais intègre deux ajustements rendus nécessaires par l'expérience acquise au cours de la mise en œuvre continue de la professionnalisation :

- . transformation de 30 postes de sous-officiers en 30 postes de militaires techniciens de l'air.

- . gage de 212 postes de personnels civils dont 120 d'ouvriers qui permet de financer le recours à l'externalisation de certaines fonctions ne relevant pas spécifiquement des activités militaires.

A l'issue des cinq années de déflation des effectifs, l'Armée de l'Air devrait atteindre, fin 2001, un niveau d'effectifs en retrait de 2,4 % par rapport au dernier format retenu pour l'annuité 2002 qui prévoit 70.311 personnels. L'année 2002 sera ainsi marquée par l'augmentation des effectifs, au cours de laquelle les 1.059 derniers appelés seront remplacés grâce à la poursuite du recrutement des militaires techniciens de l'air (MTA) et l'accélération de celui des volontaires de l'Armée de l'Air.



## 2. Une déflation programmée des effectifs militaires :

- Les officiers :

Les départs en retraite par limite d'âge se conjuguent aux mesures incitatives de départ élaborées ou prorogées dans le cadre de la professionnalisation et constituent l'un des aspects de la politique de recrutement.

Départ des officiers à la retraite

1999	2000
467	500

En outre, la forte augmentation des demandes de départs volontaires, pendant la décennie 80, a obligé l'Armée de l'Air à définir une planification des départs anticipés, afin d'en réguler le flux. Si leur diminution, entre 1991 et 1994, a provoqué un ralentissement de l'avancement, le retour à une conjoncture économique favorable, ainsi que la reconduction jusqu'en 2002, des articles 5, 6 et 7 de la loi 75-100, ont contribué à la reprise des départs, dont le volume cumulé avec la fin du service actif dépasse les 450 annuels.

Cependant, la recrudescence des départs volontaires à partir de 1998 a permis de dégager une marge de manoeuvre suffisante pour assurer un recrutement significatif : le recrutement s'élève à 462 officiers en 2000, tandis que les prévisions pour 2001 concernent 428 postes. Ce volume global est adapté aux contraintes de gestion et à la diminution des effectifs prévus par la loi de programmation à hauteur de 4 % des droits budgétaires concernés (303 postes supprimés).

Parmi les 462 officiers recrutés cette année, 161 sont issus de l'Ecole de l'Air, l'Ecole Militaire de l'Air, l'Ecole du Commissariat de l'Armée de l'Air, ou encore de l'Ecole Polytechnique et sont voués à une carrière longue. La majorité des officiers recrutés, 301, sont issus du corps des sous-officiers ou recrutés comme officiers de réserve en situation d'activité (ORSA).

**Effectifs recrutés par catégories en 2000 et prévisions pour 2001<sup>1</sup>**  
**(Entrée en gestion officier)**

	<b>Origine</b>	<b>Réalisés en 2000</b>	<b>Taux de sélection en entrée école</b>	<b>Taux de sélection en sortie école</b>	<b>Prévisions 2001</b>	<b>Type de recrutement<sup>2</sup></b>
<b>OFFICIER À CARRIÈRE LONGUE</b>	Polytechnique	3			3	E
	Ecole de l'air	74	6 %	100 %	79	E
	Ecole du commissariat de l'air	8	6 %	100 %	9	E
	Ecole militaire de l'air	76	16 %	100 %	80	I
	Rang	76	35 %	100 %	75	I
<b>OFFICIER À CARRIÈRE COURTE</b>	Officier sous contrat (OSC) du personnel navigant	75	45 % <sup>3</sup>	87 % <sup>4</sup>	78	E
	Officier sous contrat (OSC) du personnel non navigant	143	51 %	100 %	95	IE
	Admis sur titres	7	10 %	100 %	9	E
	<b>TOTAUX</b>	<b>462</b>			<b>428</b>	

<sup>1</sup>Les entrées dans la gestion correspondent aux nominations au premier grade d'officier (ex : les sous-lieutenants qui seront nommés en 2000 ont été admis à l'école de l'air en 1998)

<sup>2</sup>Recrutement Externe (E) Interne (I)

<sup>3</sup>Ce taux correspond à la sélection opérée à partir des dossiers proposés en commission d'admission à la sélection en vol en 1999

<sup>4</sup>Ce taux correspond à la sélection opérée après que les EOPN ont satisfait à la phase de sélection en vol à Cognac en 1999. Les premiers résultats enregistrés en 2000 confirment ce pourcentage

La carrière d'officier a, par ailleurs, fait l'objet de mesures spécifiques de revalorisation, comme l'augmentation de 3 % , depuis 1997, de la prime de qualification des officiers supérieurs brevetés. Cette mesure coïncide avec l'augmentation progressive du nombre d'officiers brevetés de l'enseignement militaire supérieur (BEMS) qui s'élèvera, cette année, à quarante-neuf.

En outre, de nouvelles réformes ont abouti, en 1999, à intégrer les normes européennes Joint Aviation Requirement/Flying Crew Licensing

(JAR/FCL) dans la formation au sol et en vol des pilotes. Les procédures de sélection en vol unique pour les Elèves Officiers Pilotes Navigateurs (EOPN) requises pour la spécialisation ultérieure ont été unifiées depuis le 20 mars 2000 et se déroulent désormais à Cognac, où est également dispensé le nouveau cursus de formation des Navigateurs Officiers Systèmes d'Armes (NOSA) depuis avril 2000. Enfin, la spécialisation transport est désormais assurée par le centre d'instruction des équipages de transport (CIET) sous la responsabilité du Commandement de la force aérienne de projection (CFAP).

- Les sous-officiers :

En conséquence de nouvelles mesures d'incitation au départ - 670 pécules ont été notamment octroyés au 1<sup>er</sup> août lors de l'exercice 2000 - et des départs volontaires (1331 lors de cette même période), le recrutement des sous-officiers du personnel non navigant a enregistré une baisse sensible depuis 1993.

#### Départ des sous-officiers à la retraite

1999	2000
2078	2300

Les différentes mesures d'incitation au départ volontaire, définies dans la loi de programmation, ont contribué à inverser la forte baisse enregistrée entre 1991 et 1996. En 2000, 670 personnels partant recevront un pécule, 54 seront versés dans le corps de soutien de la gendarmerie et 50 bénéficieront de la prorogation de la loi 70-2. En outre, la revalorisation de l'indemnité de départ, depuis janvier 1997, a incité au départ de plus jeunes militaires ; 145 devraient quitter l'Armée de l'Air en 2000.

Un tel contexte permet une reprise graduelle du recrutement qui atteint une valeur nominale de 1400 par an et s'opère selon deux filières :

. la filière de l'Ecole de Formation Militaire (EFM) de Rochefort, accessible aux candidats de niveau baccalauréat de l'enseignement général ou technologique et recrutant l'ensemble du personnel des spécialités techniques et du service général ;

. la filière de l'Ecole d'Enseignement Technique de l'Armée de l'Air (EETAA), ouverte aux candidats de niveau seconde pour une scolarité de deux ans, à l'issue desquels un tronc commun avec les élèves de l'EFM est accessible. L'Ecole de Saintes ne recrute presque exclusivement que de futurs mécaniciens et télémécaniciens.

Années de recrutement	Années de sortie d'école						
	1995	1996	1997	1998	1999	2000*	2001*
1993	338						
1994	526	460					
1995	90	380	207				
1996		125	401	94			
1997			187	657	88		
1998				239	864	173	30
1999					183	805	179
2000						266	786
2001							230
<b>Total</b>							
<b>Filière Rochefort</b>	954	965	795	990	1 135	1 244	1 225
<b>Filière Saintes</b>	267	277	394	328	184	179	175
<b>Production totale</b>	1 221	1 242	1 189	1 318	1 319	1 423	1 400

\*Prévisions

Enfin, le développement des formations interarmées, avec la formation des spécialistes “ photo-communications ” au sein de la Marine Nationale et des mécaniciens “ véhicule et matériel d’environnement ” par l’Armée de Terre, devrait se poursuivre par la mise en place d’une formation commune des spécialités aéronautiques de la Marine et de l’Armée de l’Air sur le site de la Base aérienne de Rochefort, dès l’été 2002.

### **3. Des compensations à la mobilité et des aides à la reconversion davantage adaptées :**

Le décret n°97-133 du 12 février 1997 a permis d’améliorer l’aide au déménagement des sous-officiers jusqu’au grade de sergent-chef, désormais indemnisés pour un volume de mobilier identique à celui des sous-officiers supérieurs.

La durée de recherche de logement dans une nouvelle garnison a, par ailleurs, été étendue à six jours de frais de mission pour le personnel appartenant aux unités restructurées.

En outre, l’extension du cumul du complément et du supplément de l’indemnité pour charges militaires au-delà de trente-six mois d’affectation pour le personnel des unités dissoutes ou restructurées a pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 1997.

**B. LES RECRUTEMENTS :**

**1. Les Militaires Techniciens de l’Air**

La professionnalisation de l’Armée de l’Air a impliqué la création d’une nouvelle catégorie de personnel militaire, les Militaires Techniciens de l’Air (MTA), afin de pourvoir au remplacement des 30.449 appelés de 1996.

Destinés aux emplois de premier niveau dans les domaines d’activité précisés par l’état-major de l’Armée de l’Air, les MTA sont recrutés sur la base d’un niveau scolaire adapté aux fonctions à assumer dans les emplois de premier niveau (de niveau troisième à bac professionnel) et essentiellement dans la population géographiquement proche de la base de leur affectation.

Les MTA reçoivent une double formation : militaire, durant les six semaines passées au centre de formation des militaires techniciens de l’air (CFMTA), implanté à Saintes et sanctionnées par la délivrance du certificat militaire élémentaire (CME) ; professionnelle, lors de deux périodes d’une à trois semaines, en fonction des différentes spécialités d’emploi. A l’issue de cette formation, une instruction spécifique est dispensée pendant deux mois au sein de l’unité d’emploi.

En raison de l’expérience acquise pendant les trois premières années de la mise en place de ce dispositif, les phases de la progression professionnelle des MTA ont été redéfinies et leur domaine d’intervention élargi, ce qui renforce nettement leur autonomie professionnelle. En outre, un candidat MTA peut être affecté dans une autre base que celle de son recrutement, en cas de poste spécifique à pourvoir. La mutation par nécessité de service déroge au principe selon lequel ces nouveaux personnels ne sauraient faire l’objet d’une mutation extérieure à leur base d’emploi.

Le transfert, jusqu’à 2002, de 400 droits budgétaires de sous-officiers au profit des MTA résulte également de l’expérience de la professionnalisation au sein de l’Armée de l’Air.

La rémunération minimale nette (comprenant la solde de base et l’indemnité de charges militaires au taux logé) d’un MTA varie de 6.655 à 8.136 francs selon les grades. En 2001, 1.466 MTA devraient être recrutés, même s’il faut souligner que le nombre de candidatures semble enregistrer cette année un léger fléchissement.

Le tableau suivant précise la répartition par spécialité des MTA :

<b>Répartition par spécialité des MTA</b>	
<b>Spécialité</b>	<b>Répartition au</b>

	<b>24 juillet 2000</b>
Sécurité cabine	57
Mise en œuvre avion	217
Agent de télécommunication	149
Mécanicien armement	112
Electrotechnicien	148
Mécanicien véhicules	105
Conducteur routier	1 130
Mécanicien atelier	38
Pompier	1 115
Magasinier	480
Agent d'opérations	340
Standardiste	209
Fusilier commando	2 791
Conducteur de chien	497
Agent de surveillance	220
Opérateur défense sol-air	140
Agent d'accueil	79
Entretien des installations	597
Agent bureautique	1 178
Agent de restauration	1 920
Auxiliaire sanitaire	167
Musicien	140
Sapeur du génie	618
Total MTA	12 447

Le Général Jean-Pierre Job, chef d'état-major de l'Armée de l'Air, a précisé devant notre Commission les difficultés rencontrées en matière de recrutement, en raison, notamment, du retour de la croissance économique et de la relative baisse d'attractivité par rapport aux offres des entreprises civiles. Certains emplois, tels que ceux de conducteur routier et agent de restauration, semblent susciter moins de candidats.

Aussi, les MTA, dont la formation initiale permet d'étendre les possibilités d'avancement au-delà du grade de caporal-chef à l'issue de cinq années de service, peuvent accéder à la filière de promotion interne au corps des sous-officiers. Les MTA pourront également se présenter aux épreuves de sélection externe de recrutement d'élèves officiers ou, à l'issue de leur quatrième année de service, à l'épreuve de sélection interne de l'Ecole de Rochefort ou de Saintes.

Cependant, la reconversion ultérieure demeure l'un des critères essentiels du recrutement des MTA, qui peuvent bénéficier de mesures réglementaires parmi lesquelles l'accompagnement personnalisé durant leur contrat de quatre ans pour élaborer leur projet professionnel susceptible d'assurer leur réinsertion dans le secteur civil. Les bases aériennes disposent ainsi d'une structure spécifique, agissant de concert avec les différents acteurs régionaux et locaux de l'insertion et de l'emploi.

## 2. Les volontaires du service national :

La réforme du service national a institué un volontariat dans les armées ouvert aux nationaux âgés de 18 à 26 ans, pour une durée de douze mois renouvelable quatre fois sur demande agréée et relevant du règlement de discipline générale. Les emplois accessibles à ces volontaires consistent principalement en l'exécution de tâches constituant une première expérience professionnelle.

En 2002, l'Armée de l'Air accueillera 2.225 volontaires dans ses rangs, parmi lesquels 324 au sein de la gendarmerie de l'air. Cependant, 200 postes de volontaires de haut niveau (VHN) seront créés pour assurer le remplacement des scientifiques du contingent.

Le tableau suivant présente les spécialités ouvertes aux volontaires :

### Spécialités ouvertes aux volontaires

VOLONTAIRES SERVICE NATIONAL	Mécanique avion, générale, véhicule Equipement Manutention Entretien et Infrastructure Restauration Gendarme Adjoint
VOLONTAIRES HAUT NIVEAU	Linguiste Communication - journalisme Informaticien Ingénieur aéronautique Juriste - Financier Enseignant

Le nombre de postes de volontaires ouverts au titre de l'année 2001 est porté à 999.

## 3. Les civils

La création de 1.825 emplois de personnel civil est prévue par la loi de programmation relative à l'Armée de l'Air et permettront d'atteindre le nombre de 6.731 personnels en 2002. Destinés à occuper des postes dans les organismes de soutien ainsi que dans l'administration centrale, les civils appartiennent soit aux catégories de fonctionnaires et assimilés ou sont ouvriers d'Etat. Dans le premier cas, ils exercent leurs fonctions dans les domaines des finances, de la comptabilité, de l'informatique, de la gestion des ressources humaines, du secteur juridique, du contentieux, ou encore de la formation et de la communication.

Le personnel civil de la défense recouvre plusieurs catégories : les fonctionnaires recrutés par concours soit externe ou interne, conformément à la gradation reconnue pour l'ensemble de la fonction publique ; ainsi que les ouvriers d'Etat, dont le recrutement s'opère sur la base d'un Certificat d'aptitude professionnelle (CAP) ou d'un Brevet d'Etudes professionnelles (BEP) et s'effectue par un essai professionnel en cas de vacance de poste dans un établissement.

Le personnel civil de l'Armée de l'Air a ainsi vocation à servir dans tous les établissements du ministère, quelle que soit l'armée ou la direction. Le ministère a, par ailleurs, mis en place une formation continue du personnel civil, englobant les actions de formation liées à la promotion sociale ainsi qu'à l'acquisition de nouvelles connaissances assurant une meilleure adaptation aux postes de travail.

L'année 2001 sera marquée par le gage de postes budgétaires de personnels civils vacants, concernant 120 postes de fonctionnaires et de 92 postes d'ouvriers d'Etat, afin d'assurer le financement du recours à l'externalisation de certaines fonctions ne relevant pas spécifiquement des activités militaires opérationnelles (nettoyage, entretiens des installations, maintenance de certains matériels techniques).

La conjoncture actuelle, avec près de 10 % des postes ouverts inoccupés depuis l'application de la loi de programmation, est marquée par une absence chronique du personnel dirimant quant au fonctionnement des bases aériennes.

### ***C. L'EXTERNALISATION COMME L'UN DES ENJEUX DE LA PROFESSIONNALISATION :***

S'il est vrai que l'Armée de l'Air recourt de longue date à l'externalisation, pour assurer notamment le maintien en condition opérationnelle de quelques matériels ou la formation de certains de ses équipages, la professionnalisation et la mise en œuvre du modèle 2015 impliquent un recentrage sur les activités militaires et les missions opérationnelles. En ce sens, l'Armée de l'Air a obtenu 105 MF, soit une augmentation de 36,5 MF gagée par la suppression de 322 postes de personnels.

Depuis quelques mois, la mise en œuvre de mesures volontaristes sur quelques vingt sites métropolitains prépare l'extension de cette démarche à l'ensemble des bases aériennes, tout en préservant le principe de réversibilité. Aussi, les principales activités sujettes à l'externalisation sont les suivantes :

. généralisation de l'entretien des espaces verts, du nettoyage des locaux, de l'enlèvement des déchets ;



. poursuite des expérimentations relatives au transport des personnels, à la maintenance des véhicules de la gamme commerciale et de la maintenance de l'informatique et de la bureautique ;

. début de l'externalisation de l'ensemble des fonctions de soutien du détachement air de Varennes-sur-Allier, prise comme expérience liminaire d'autres opérations similaires (Romorantin, 2002).

Une telle démarche est à mettre au compte des directives du ministre de la défense rappelant la nécessaire concertation entre le commandement et les représentants du personnel pour la mise en œuvre de ces actions.

### **III. UN CADRE DE FONCTIONNEMENT RÉNOVÉ**

#### **A. UNE NOUVELLE STRUCTURE DE COMMANDEMENT**

##### **1. L'organisation territoriale de l'Armée de l'Air**

Le dispositif de l'Armée de l'Air sur le territoire national a connu une lente évolution, –avec la dissolution de près de cinquante structures de bases en un demi-siècle et le passage à deux régions aériennes–. Il existe désormais vingt-cinq plates-formes aéronautiques sur un total de trente-six bases aériennes. La nécessité d'une telle restructuration s'inscrit dans les objectifs de la loi de programmation, parmi lesquels la réduction du format et des effectifs de soutien requis par la mise en œuvre de la professionnalisation.

La nouvelle organisation des bases a prouvé qu'elle permettait de renforcer son organisation et de participer davantage à son implantation dans la zone économique locale tout en préservant des repères familiers pour les personnels de la base, conscients de contribuer à l'efficacité de l'organisation.

##### **2. La rationalisation de l'organisation territoriale a entraîné la réduction du format à deux régions aériennes :**

Cette restructuration s'inscrit dans une réorganisation totale des régions aériennes aux missions diverses : garantir la cohérence globale des soutiens fournis par différentes entités, répartir au mieux les crédits de fonctionnements et ceux afférents aux grosses réparations et améliorations mineures (GRAM) au titre du domaine auprès des différentes bases. En outre, les commandants de région aérienne représentent l'Armée de l'Air auprès des autorités civiles et militaires ayant des compétences territoriales.

Auparavant composée de trois régions, l'organisation territoriale de l'Armée de l'Air en comprend désormais deux: la région aérienne Nord, dont le siège de l'état-major se trouve à Villacoublay, et la région aérienne Sud avec son siège à Bordeaux. La disparition de la région aérienne Méditerranée a eu notamment pour conséquence une déflation des effectifs de l'ordre de deux cents postes, ainsi que des gains financiers et en personnels davantage renforcés par l'allègement de la structure de soutien de la base aérienne-support d'Aix-les-Milles.

Parallèlement, l'activité des centres administratifs territoriaux de l'air (CATA) a été recentrée sur ses fonctions financières. En outre, la centralisation du soutien logistique pour l'ensemble du territoire national confère une plus grande

autonomie administrative aux sites outre-mer s'appuyant en tant que de besoin sur les ressources interarmées locales.

Enfin, la Structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques de la Défense (SIMMAD) assurera prochainement une gestion optimisée de la flotte de tous les avions présents sur le territoire national. Installée à Brétigny (91), elle a pour mission de gérer les sept cent marchés de soutien qui lui seront transférés à l'horizon 2003 et ainsi d'améliorer, grâce à un partenariat avec les industriels concernés, les délais de traitement, qui entravaient jusqu'à présent l'efficacité de notre dispositif aérien. Ses perspectives de développement, avec un effectif en 2005 de quatre cent cinquante personnes et une augmentation annuelle de productivité de 3 %, soulignent la part essentielle occupée par cette nouvelle structure dans le soutien logistique intégré de notre flotte nationale.

### **3. La réduction constante des implantations sur le territoire national**

S'agissant de la période 2000-2003, la poursuite des fermetures ou des regroupements de sites s'inscrit non seulement dans le cadre de la poursuite de la professionnalisation et de la réduction de format, mais répond également à la nécessité de poursuivre les plans de resserrement précédemment conduits notamment dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne militaire.

Conformément aux décisions prises lors de la revue de programme, l'année 2001 marquera le retrait du service de deux escadrons de Jaguar stationnés à Saint-Dizier (52) ainsi que la dissolution des unités constitutives du système de transmission en vol des ordres exceptionnels d'engagement nucléaire (Anstarté) basées à Evreux (27).

La structure et le nombre des centres de détection et de contrôle (CDC) enregistrent également une évolution analogue : si les détachements air (DA) de Narbonne (11) et de Contrexéville (88) conservent leur mission de détection, leurs infrastructures font l'objet d'un resserrement, à l'instar du nouveau statut de Contrexéville qui deviendra en 2001 un point sensible isolé (PSIR), tandis qu'une base mère prendra en charge la totalité de son soutien. Dans ce domaine, la base aérienne N° 922 de Doullens (80) adoptera une structure de détachement air mettant en œuvre un centre exclusivement consacré à la mission de détection radar et de centre radio.

Concernant le service du matériel de l'Armée de l'Air, les bases-établissements de Romorantin (41) et de Varennes-sur-Allier (03) auront toutes deux un statut de détachement air et recentreront leurs missions sur l'entreposage, tandis que leurs fonctions de soutien courant seront externalisés en tant que de besoin.

En outre, la fermeture de deux des quatre établissements logistiques de l'Armée de l'Air - Reims (51) en 2000, puis Toulouse en 2002 - doit être mise au compte de l'adaptation du nombre des établissements de stockage de matériels au

nouveau modèle marqué notamment par la disparition des appelés du contingent, source auparavant d'un flux important.

Il convient enfin de souligner le resserrement et la réorganisation des compagnies régionales d'infrastructures (CRI), consécutifs à la dissolution de la région aérienne Méditerranée en juillet 2000 qui a également contribué à redéfinir les structures et les attributions des CRI propres aux deux nouvelles régions aériennes. Enfin, la section de transit des matériels (STM) stationnée sur le site du Bourget-Dugny (93) sera reconstitué au sein du complexe aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle en 2001.

#### **4. Evolution des biens immobiliers situés sur des emplacements voués à la fermeture**

Lors de la fermeture ou la dissolution d'une base aérienne, l'Armée de l'Air recherche une nouvelle utilisation des installations, soit pour elle-même, soit au profit du ministère de la Défense. A défaut, ces installations sont proposées à un autre ministère ou mises en aliénation.

Aussi, lorsque les emprises militaires du domaine public aéronautique ne trouvent aucune utilisation au sein du ministère de la Défense, l'aviation civile saisie décide de l'éventuel maintien de la vocation aéronautique du site. Ces emprises sont alors transférées à l'aviation civile ou déclassées du domaine public aéronautique en vue de leur mise en aliénation.

Le tableau suivant récapitule les utilisations réalisées depuis 1997 ou projetées des immeubles disponibles :

## B. L'ACTIVITÉ AÉRIENNE

### 1. La priorité conférée à l'entraînement

Le poste des crédits de fonctionnement (hors carburant opérationnel et entretien programmé des matériels) enregistre une hausse de 4,2 % par rapport à 2000 et s'élève désormais à 1 696 millions de francs. Une dotation supplémentaire de 40 millions de francs permet à l'Armée de l'Air de participer davantage aux exercices interalliés et ainsi de renforcer efficacement notre interopérabilité au sein de l'alliance.

Deux exercices majeurs sont notamment prévus pour l'année 2001 : RED FLAG aux Etats-Unis, pour deux périodes de quinze jours avec huit avions d'armes, consacré plus spécifiquement à l'entraînement des équipages de chasse ou de transport tactique ; COPE THUNDER, en Alaska, pour une première participation de deux périodes de quinze jours avec l'envoi de seize avions d'armes, deux avions de transport et un système de détection de contrôle aéroporté AWACS.

Le tableau suivant dresse le bilan et présente les perspectives des exercices majeurs à l'étranger, tant interarmés que multinationaux, auxquels l'Armée de l'Air participe :

**Bilan des différents exercices majeurs à l'étranger  
Exercices interarmées et multinationaux**

Nom et type	Participation	Bilan 99/00 - Prévision 01
<p align="center"><b>Eole</b></p> Exercice trilatéral (France, Espagne, Italie) de gestion de crise, d'évacuation de ressortissants et d'action humanitaire. Réalisé depuis 1995 dans le cadre de l'UEO. Bisannuel à partir de 1996.	Participation trilatérale + invités alliés. CDAOA, unités CFAC, CFAS, CASSIC, CEAA, CFCA. Exercice interarmées multinational, organisé par l'EMIA de Creil.	<b>1999</b> : pas d'exercice <b>2000</b> : deux semaines en juin Pas prévu en 2001
<p align="center"><b>Franco/Africain</b></p> Exercices d'action extérieure en Afrique subsaharienne	Unités FAC, FAP, FAS Participation de l'ordre de : 4 avions de combat, 1 C130, 2 C160, 1 DC8 1 AIRBUS, 1 C135	<b>1999</b> : exercice de PC au Gabon <b>2000</b> : exercice de maintien de la paix au Gabon du 14 au 31 janvier (concept RECAMP) 2001 exercice RECAMP en Tanzanie.
<p align="center"><b>Bright star</b></p> Exercice interallié en Egypte Exercice à forte participation américaine	Moyens CFAC, CFAS, CFAP 4 M2000F, 1 C160, 1C135	<b>1999</b> : deuxième quinzaine d'octobre <b>2000</b> : pas d'exercice <b>2001</b> prévue en octobre

De tels exercices permettent à l'Armée de l'Air d'exécuter des missions aériennes complexes dans un environnement simulé particulièrement hostile, tout

en assurant l'évolution de nos tactiques d'emploi au sein de dispositifs internationaux. La nécessité d'un entraînement à basse altitude, de jour comme de nuit prescrit la recherche d'espaces aériens insensibles aux nuisances se trouvant à l'étranger, comme en témoigne la prochaine participation de quatre à huit Mirages 2000 N pour une période de deux semaines au Canada.

Le programme de ces activités opérationnelles représente un doublement de la participation de l'Armée de l'Air à des exercices internationaux majeurs et concourt au rapprochement du niveau d'entraînement à l'extérieur de l'Armée de l'Air de celui atteint par les pays anglo-saxons, actuellement quatre fois supérieur au nôtre.

Il convient cependant de noter que les prévisions pour 2001 maintiennent l'objectif de 180 heures annuelles de vol par pilote, soit 310 000 heures de vol globales, répondant en cela aux normes otaniennes. Cependant, ce niveau demeure minimal, en raison notamment des enseignements tirés de la campagne du Kosovo qui prescrivent une activité globale supérieure à 300.000 heures pour les années à venir, en dépit de la contraction des effectifs liée à la réalisation du modèle 2015.

**Evolution du nombre annuel d'heures de vol global  
et du nombre d'heures par pilote depuis 1991**

<b>Année</b>	<b>Activité annuelle</b>	<b>Activité par pilote de combat</b>
1992	358 000	180
1993	352 000	180
1994	342 000	180
1995	333 097	180
1996	304 000	172
1997	291 864	176
1998	308 700	180
1999	310 581	180
prévisions 2000	310 000	180
prévisions 2001	310 000	180

**2. Une dotation inadaptée pour les carburants opérationnels**

Ne disposant pas de capacités stockage des carburants aéronautiques, l'Armée de l'Air recourt soit au service des essences des armées (SEA) chargé de

l'entretien des dépôts d'essence air (DEA) sur les bases plates-formes, soit aux compagnies pétrolières civiles sous contrat avec le SEA, sinon au stock des armées étrangères (dans le cadre d'opérations extérieures). Le SEA dispose, par ailleurs, au profit de l'Armée de l'Air de stocks réservés et se répartissant en deux stocks de 150 000 m<sup>3</sup> respectivement consacrés à la gestion des crises et au soutien des opérations extérieures, commun aux trois armées et à la gendarmerie.

Cependant, les fluctuations des tarifs des carburants ont induit une hausse du prix moyen d'avitaillement supérieur au tarif de construction budgétaire. Un tel phénomène s'est amplifié dès les sept premiers mois de l'exercice 2000 et a impliqué l'ouverture de 220 MF de crédits complémentaires par la loi de finances rectificative ; montant insuffisant pour couvrir les fluctuations ultérieures du cours du baril. Une dotation supplémentaire de 290 MF, au titre du collectif budgétaire, a cependant permis à l'Armée de l'Air de couvrir la totalité de ses besoins en carburants opérationnels pour l'exercice en cours. Le tableau suivant récapitule l'évolution de la dotation destinée aux carburants opérationnels depuis 1991 :

**Evolution de la dotation  
destinée aux carburants opérationnels depuis 1991**

	<b>Dotation (MF)</b>	<b>Tarif prévisionnel (F/m<sup>3</sup>)</b>	<b>Tarif moyen constaté (F/m<sup>3</sup>)<sup>1</sup></b>
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	1 041
1995	810,6	960	968
1996	770,8	890	1 184
1997	770,8	1 010	1 228
1998	903,5	1 200	930
1999	827,2	910	980
2000	829,1	980	1 760 <sup>2</sup>
2001	1 070,2		

<sup>1</sup> Tarif du carburéacteur "dédouané métropole" délivré par le service des essences des armées (SEA). Ces délivrances représentent 80 % de la consommation de carburants opérationnels de l'armée de l'air.

<sup>2</sup> Situation arrêtée au 31 juillet 2000.

La dotation prévue pour 2001 s'élève à près de 1 070 millions de francs mais demeure calculée sur des bases sous-estimant largement les cours mondiaux du pétrole et du dollar US (valeur du baril estimée à 20 dollars au lieu des 35 dollars actuels ; dollar à 6,50 francs).

Votre rapporteur ne peut qu'insister sur les conséquences, à terme, d'une telle situation qui risque de remettre en cause les objectifs d'activité aérienne,

faute d'une couverture suffisante des besoins supplémentaires générés par les fluctuations de la conjoncture économique.

### **3. L'Armée de l'Air : un intervenant privilégié dans la société civile**

L'intervention de l'Armée de l'Air lors des intempéries qui marquèrent la fin de l'année 1999 a généré un surcoût, estimé au 1er juin 2000, de 18,566 MF. Le tableau suivant rappelle les personnels mobilisés sur l'ensemble des régions alors sinistrées :

#### **Intempéries**

<b>Périodes</b>	<b>Organisme d'appartenance</b>	<b>Total</b>
Du 26 décembre au 17 février	RA Nord-Est	6 310 hommes/jour
Du 27 décembre au 11 février	Génie de l'Air	5 159 hommes/jour
Du 28 décembre au 2 mars	RA Atlantique	15 460 hommes/jour
Du 31 décembre au 7 janvier	RA Méditerranée	24 hommes/jour
<b>Total</b>		<b>26 953 hommes/jour</b>

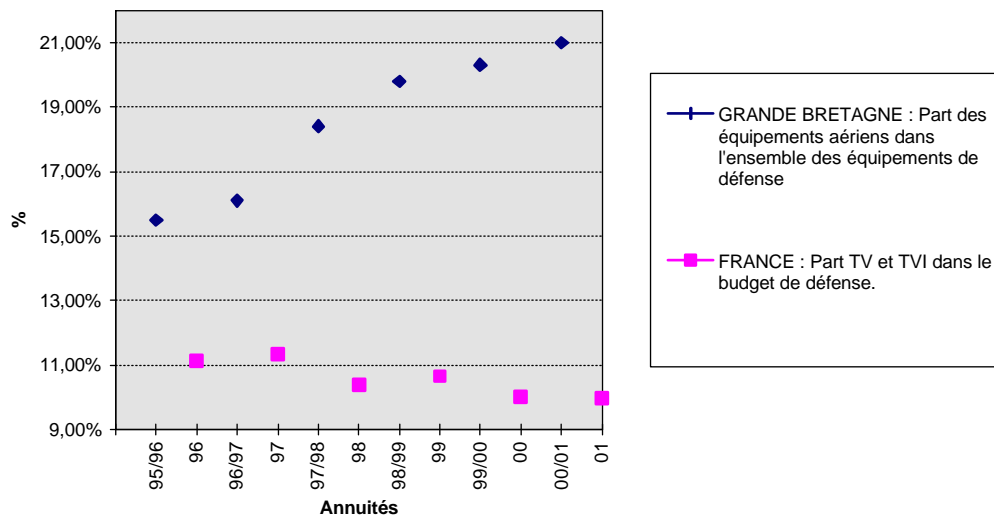
En outre, la mobilisation quotidienne de 47 143 personnels, en provenance des Régions aériennes Méditerranée et Atlantique, lors de l'application du Plan Polmar, du 26 décembre 1999 au 3 juillet 2000 est estimée à 2,529 MF. Il convient également de noter la mise en alerte de cent quatre personnels de l'Armée de l'Air à partir du 3 juillet dernier, afin de répondre aux besoins éventuels des autorités territoriales en charge des plages polluées.



#### IV. LES EQUIPEMENTS DE L'ARMÉE DE L'AIR

Le projet de budget 2001 pour l'Armée de l'Air permettra la commande globale de douze avions Rafale, afin de réaliser l'objectif de la mise en service du premier escadron en 2005. Par ailleurs, les ressources en autorisations de programme, nécessaires au financement de la part française du développement de l'A400M devraient être dégagées à l'occasion du projet de loi de finances rectificative 2000 que le Parlement examinera prochainement.

Si l'objectif de commandes prévu en 1998 devrait être globalement atteint en 2001, il reste que le présent projet de budget de l'Armée de l'Air, inférieur de 1,5 milliard à l'annuité arrêtée à l'issue de la revue de programme ne permet pas le rattrapage des encoches dénoncées notamment l'an dernier. Dès et déjà, le modèle 2015 pour l'Armée de l'Air semble hors de portée sur le plan qualitatif et on ne peut que constater l'écart qui se creuse avec nos partenaires britanniques quant aux efforts d'équipement consentis, comme le retrace le tableau suivant :



L'année 1999 devait être celle de la première commande de Rafale et du choix définitif de l'avion de transport européen. Ces décisions ont d'abord été reportées à 2000, faute des autorisations de programmes suffisantes pour le Rafale et d'un consensus parmi les pays participants au programme de l'A400 M. Les autorisations de paiement nécessaires à la première commande "d'importance" de Rafale sont finalement prévues pour 2001. L'annonce du collectif budgétaire d'automne 2000 a permis de fixer en mars 2001 la signature de la commande des cinquante A-400M qui équiperont l'armée de l'air française.

Pour le moment, la cohérence globale est encore maintenue et les objectifs calendaires ne sont pas repoussés, mais la moindre entorse nouvelle conduirait inéluctablement à la caducité du modèle 2015.

#### ***A. ETAT DES MATÉRIELS DE L'ARMÉE DE L'AIR EN L'AN 2000***

La situation des principaux matériels de l'Armée de l'air fait apparaître :

- Une flotte de combat composée de 380 appareils, dont l'âge moyen augmente légèrement (pour les cellules, 13 ans en 2000, 13,4 ans en 2001 et 14,4 ans en 2002). La mise en œuvre des Mirage 2000 D se poursuit, les cinq derniers appareils devant être livrés en 2001, tandis que la mise en service opérationnel du premier escadron de Mirage 2000-5 F est effective depuis le 4 février 2000.

- La livraison du premier Rafale biplace qui permettra de mener à bien les essais nécessaires avant la reprise, courant mars 2004, des livraisons d'appareils destinés à équiper la première unité Rafale.

- Une flotte de transport à long rayon d'action composée de deux DC 8 et de trois Airbus A 310.

- Une flotte de transport tactique composée de soixante-six C 160 Transall et de quatorze C 130 Hercules. Le début du retrait du service des premiers C 160 est fixé à 2005.

- Une flotte de quatre-vingt-six hélicoptères.

- Des appareils spécialisés, en particulier quatre SDCA (systèmes de commandement et de détection aéroportés - AWACS -) et des ravitailleurs (quatorze C 135). Le conflit du Kosovo a démontré que le besoin en ces derniers appareils représentait une vingtaine d'exemplaires.

- Un parc de matériels sol-air performants dans certains domaines, mais incapables d'intercepter les missiles de croisière ou balistiques.

## ***B. LES GRANDS PROGRAMMES D'AÉRONES***

Le dispositif déployé par l'Armée de l'air comprend principalement des avions de combat et des appareils de transport. Si les besoins ont évolué depuis une dizaine d'années, le lancement simultané d'un programme majeur pour chacun des deux types d'aéronefs s'avère désormais nécessaire.

Le modèle 2015 prévoyait initialement trois cents avions de combat de type Rafale et cinquante avions de transport. Il est manifeste que la réalisation ce modèle initial ne sera pas réalisé à l'horizon défini et devra faire l'objet d'efforts redoublés dans les années qui viennent, et plus particulièrement durant la loi de programmation 2003-2008, afin de ne pas compromettre la cohérence même du dispositif supposé garantir à notre pays une réelle capacité d'action au sein d'un engagement européen indépendant.

### **1. Le Rafale**

La validité des choix faits pour le Rafale se confirme, et l'étalement du programme ne conduit pas à commander un avion qui serait obsolète dès sa mise en service.

Le Rafale sera un avion dont l'une des principales qualités sera sa polyvalence, qui lui permettra d'effectuer, sans modification particulière préalable, des missions de dissuasion nucléaire, de pénétration et d'attaque au sol par tous les temps, de défense et supériorité aérienne, d'intervention à long rayon d'action, de reconnaissance tactique et stratégique. Il s'agira du premier avion de l'Armée de l'Air à posséder cette capacité.

Le système d'armes est composé principalement du radar Thomson-CSF RBE2, d'un système de contre-mesures SPECTRA et d'un capteur optronique secteur frontal (OSF). Le radar RBE2 est doté d'une antenne fixe à balayage électronique capable de détecter, de poursuivre et d'engager plusieurs cibles aériennes simultanément. Il est également capable d'assurer toutes les fonctions de navigation et de suivi de terrain autonome. Le système SPECTRA est capable de détecter dans un spectre très large les menaces électromagnétiques, infrarouge et laser, et de mettre en œuvre les contre-mesures (brouilleurs et/ou leurres) adaptées. Les capteurs comprennent aussi un capteur optronique passif, l'OSF, qui, en secteur frontal, travaille dans les bandes infrarouge, visible et laser. Son fonctionnement est identique à celui d'un radar en matière d'identification et de

mise en oeuvre des armements, avec toute la robustesse et la discrétion que lui confère sa passivité.

L'intégration très poussée des différents composants et la qualité innovante de l'interface homme machine procurent à l'équipage du Rafale une maîtrise efficace de son environnement de combat. En outre, la totalité des fonctions opérationnelles propre à chaque type de mission étant disponible en permanence, quelque soit sa situation, l'appareil s'avère réellement polyvalent.

Cet effort d'intégration dans tous les domaines a été poursuivi dès la conception de l'appareil. Il permet de réduire les quantités de personnels et de matériels nécessaires à sa mise en oeuvre et d'augmenter corrélativement la disponibilité opérationnelle ainsi que la souplesse d'emploi du système d'armes.

Au titre du développement, de l'industrialisation et des fabrications, en francs courants (part air), ont déjà été consommés 24,871 milliards de francs pour le développement et 11,428 milliards de francs pour la production.

Le projet de budget 2001 prévoit pour le développement 1,48 milliards de francs d'autorisations de paiement et 1,729 milliards de francs de crédits de paiement, alors que pour la production sont inscrits 5,427 milliards de francs d'autorisations de paiement et 2,090 milliards de francs de crédits de paiement.

La livraison du troisième appareil, après les deux premières qui eurent lieu entre 1999 et 2000, devrait intervenir en 2002 et être suivie dès le premier trimestre 2004, afin de constituer un premier escadron air opérationnel au 31 décembre 2005. Le nombre total d'appareils devant être commandés est de 234, mais leur livraison sera très étalée dans le temps, alors que les 232 Eurofighter qui vont équiper la Royal Air Force seront tous livrés à l'horizon 2012.

La configuration actuelle du Rafale correspond aux besoins de l'Armée de l'Air. Cependant, le succès du programme ne sera réellement assuré qu'avec l'exportation de cet appareil.

Dans les débuts du programme, il était prévu que le Rafale soit mis en service dès 1998. Pour améliorer ses chances à l'exportation, les industriels concernés ont accepté de financer 25 % du développement de l'appareil, afin de raccourcir de deux ans le délai de sa conception et d'offrir sur le marché le premier appareil de quatrième génération doté, à ce titre, des équipements les plus compétitifs.

En outre, 137 avions devaient être livrés à l'Armée de l'Air en 2000.

L'accumulation des retards subis par le programme a ainsi fortement limité l'avantage comparatif dont bénéficiait auparavant l'appareil, qui sera

livrable à la même période que ses concurrents Eurofighter et F18D/E, sans omettre le « programme d'attente » JSF .

Cependant, un certain nombre de clients potentiels expriment désormais des exigences différentes de celles des armées françaises. La première d'entre elles concerne un réacteur plus puissant que celui de 7,5 tonnes de poussée équipant les versions françaises du Rafale et équivalent à celui de 9 tonnes de l'Eurofighter, il est vrai, d'un poids supérieur.

A cette exigence d'une motorisation plus puissante, procurant une meilleure agilité en combat aérien rapproché et une rejointe plus rapide de la zone d'opérations, s'ajoute celle d'un radar disposant d'une plus longue portée, formulée notamment par des Etats aux forces aériennes dépourvues de système AWACS et de ravitailleurs,

La réponse des industriels consiste à proposer à l'exportation un Rafale Mark 2, qui serait équipé d'un réacteur plus puissant, le M-88-3 de la classe 9 tonnes, et d'un radar doté d'une plus longue portée, afin de préserver la compétitivité du programme.

De telles modifications, envisagées dès l'origine de l'appareil pour permettre son évolution à mi-vie, n'impliquent pas une redéfinition totale de l'appareil. La cellule a été ainsi dimensionnée pour recevoir un réacteur de 9 tonnes de poussée et l'amélioration de la portée du radar sera principalement due au remplacement de l'antenne passive par une antenne à modules actifs. S'il est vrai que ces adaptations ne sauraient remettre en cause le système d'armes du Rafale, elles ont, en revanche, un coût auquel les industriels, déjà contributeurs, à hauteur de 25 % des frais de développement d'une version export à la disponibilité retardée, demandent à l'Etat de participer.

Ces derniers, en cas d'absence d'aide publique, reconsidèreront leur participation au financement prévue à hauteur de 25 %, des standards F2 et F3, qui imposerait alors à l'Etat se prise en charge globale.

Cependant, de telles perspectives de développement ne doivent, en aucun cas, peser sur le budget de l'Armée de l'Air, qui n'est pas actuellement demandeuse de spécifications autres que celles fournies par la version F2. L'Armée de l'Air apporte néanmoins son soutien à l'exportation du Rafale, en participant à toutes ses présentations extérieures mais également aux « Comités Air » qui institutionnalisent les rencontres entre les différents états-majors concernés.

## **2. L'avion de transport futur (ATF)**

Le choix du type d'appareil correspondant au programme ATF par l'ensemble des nations participantes (France, Grande Bretagne, Allemagne, Italie, Belgique, Espagne, Turquie, Luxembourg) aurait dû être arrêté en 1999. Il a finalement eu lieu en 2000 et s'est porté sur l'A400M d'Airbus Military. Les différents pays partenaires ont pris les engagements nécessaires pour garantir à l'industriel une commande minimale d'un volume suffisant (deux-cent-vingt-cinq appareils).

En mars 2001 sera signée la commande de 50 A-400M qui équiperont l'Armée de l'Air. Conformément à la déclaration du Premier Ministre devant l'IHEDN le 22 septembre dernier, vingt milliards de francs d'autorisation de programmes supplémentaires, s'ajoutant aux 5 milliards déjà annoncés, sont inscrits dans le collectif budgétaire de l'automne 2000. Une telle décision constitue par ailleurs un engagement juridique du Ministère de la Défense vis-à-vis du consortium EADS et la première étape d'un calendrier de paiement conjointement élaboré, afin d'éviter les trop courants « reports » qui ont, à maintes reprises, modifié les programmes d'équipement.

Le coût total du programme est estimé à quarante-et-un milliards de francs, pour cinquante appareils. Les livraisons doivent s'échelonner entre 2007 et 2017, ce qui implique de dégager un flux annuel de crédits de paiement de l'ordre de 3,2 milliards de francs dès le début de la prochaine loi de programmation. Le calendrier de livraison, coïncidant avec celui de la fin de vie des Transall, dont vingt-sept au moins seront retirés entre 2006 et 2008, laisse apparaître un déficit de capacité de projection qui atteindrait, durant la période de transition, le plancher de 800 sur les 1.500 tonnes prévues par le modèle 2015. Il sera donc nécessaire de procéder à des affrètements ou des locations pour le transport logistique ; la flotte existante permettra néanmoins d'assurer les missions tactiques.

Cependant, la participation de l'Armée de l'Air, à hauteur de 3,9 milliards, aux vingt milliards dégagés pour financer le programme A-400M, risque d'accroître la tension sur ses stocks d'autorisations de programme.

## **3. La flotte d'hélicoptères**

Les quatre-vingt-six hélicoptères de l'Armée de l'air sont utilisés pour un grand nombre de missions effectués au profit des forces armées mais également de la population civile. Ces moyens sont consacrés aux opérations de recherche et de sauvetage au combat (RESCO), à la mission permanente de recherche et de secours sur le territoire national des appareils civils et militaires (SAR), à l'assistance aux populations en cas de catastrophe naturelle, aux mesures actives

de sûreté aérienne, à la protection des points sensibles et au support opérationnel des forces.

La nécessaire poursuite de la mission RESCO, actuellement assurée par sept hélicoptères Puma équipés spécialement, impose une évolution de cette flotte. Un premier appareil Cougar RESCO a été livré en 1999 et employé à diverses fins d'expérimentation et trois autres appareils, commandés en 1999 et 2000, seront livrés en 2003. Il demeurera cependant nécessaire de compléter cette flotte de manière à ce que la France soit capable de remplir cette mission dans le cadre d'une opération interalliée.

#### **4. Ravitaillement en vol et transport logistique**

Le modèle 2015, conforté par les enseignements du Kosovo, comporte une flotte de seize ravitailleurs. Il en existe actuellement quatorze, dont trois, achetés d'occasion en 1997 et 1998, doivent être remis au standard commun. Outre trois Airbus A310, la flotte de transport logistique comprend actuellement deux DC8-72 qui seront retirés du service en 2010.

Les plus vieux des ravitailleurs seront retirés du service à partir de 2020. Il est donc envisagé d'acquérir, très progressivement, une flotte d'appareils mixtes multirole tanker transport (MRTT,) constituée à partir d'Airbus d'occasion rénovés et transformés par EADS. L'Armée de l'air pourrait acheter, dès 2005, deux de ces appareils.

#### **C. LES ARMEMENTS**

A l'époque de la guerre froide, l'accent était avant tout mis sur la nécessité d'intercepter d'importantes vagues de bombardiers adverses. Les principaux efforts en matière de munitions se portaient donc sur l'acquisition de missiles air-air, très coûteux et à la maintenance souvent complexe.

Les leçons tirées de la guerre du Golfe, puis du conflit au Kosovo ainsi que la prise en compte d'un environnement géostratégique nouveau ont déplacé la priorité vers les armements air-sol, et en particulier vers les armements de précision tirés à distance de sécurité. Il a aussi fallu procéder à la reconstitution des stocks de munitions pour remplacer celles consommées au Kosovo.

L'Armée de l'air est aussi équipée de missiles sol-air, destinés à la défense des bases aériennes et des points sensibles.

## 1. Armement air-sol

L'Armée de l'air a entrepris l'acquisition de munitions guidées laser <sup>1</sup> selon l'échéancier suivant jusqu'en 2001 :

	1999		2000		2001	
	Commandes	Livraisons	Commandes	Livraisons	Commandes	Livraisons
GBU 12	900	100	100	200	0	600
GBU 16	250	0	100	0	100	250
GBU 22	550	0	0	0	100	100
GBU 24	300	100	100	200	0	100
AS 30 Laser	0	0	0	0	0	0 <sup>2</sup>

Le conflit du Kosovo a aussi largement validé les choix faits par l'Armée de l'air concernant les armements air-sol futurs. La mise en service de munitions adaptées aux mauvaises conditions météorologiques (armement air sol modulaire, AASM, en 2004) et de missiles de croisière aéroportés (APACHE en 2001 et SCALP EG en 2003) va permettre de disposer d'une panoplie complète permettant de traiter une vaste gamme d'objectifs.

Les vingt-neuf premiers missiles APACHE antipiste seront livrés en 2001. Sa mission est la neutralisation à distance de sécurité (150 km) et par tous les temps des pistes et aires bétonnées au moyen de charges classiques. Produit sous maîtrise d'œuvre EADS, ce missile de 1.230 kilogrammes possède un système de navigation par inertie recalé par différents systèmes, dont un dispositif Global Positioning System (GPS). Capable de réaliser une approche autonome à très basse altitude en suivi de terrain, son radar assure la détection et l'identification de l'objectif sur lequel il délivre 500 kilogrammes de sous-munitions. Le coût total du programme est de 4,250 milliards de francs (développement 2, 5 milliards de francs, production 1,75 milliards de francs) pour 100 missiles. Le budget 2001 y consacre uniquement des crédits de paiement, à hauteur de 60 millions de francs pour le développement et de 434 millions de francs pour la fabrication.

Le SCALP EG, dérivé de l'Apache, est destiné à la destruction à longue distance (portée 400 kilomètres) d'objectifs d'infrastructure, au moyen d'une

---

<sup>1</sup> Les GBU sont des bombes américaines, standard de fait de l'OTAN, GBU 12 =250 kg, GBU 16 = 500 kg, GBU 22 et GBU 24 = 1000kg. L'AS 30 Laser est un missile produit par EADS

<sup>2</sup> Une commande de 40 AS 30 L équipés d'une charge et d'un propulseur sécurisés (murasée) avait été effectuée en 1997. La livraison initialement prévue en 2001 est repoussée à septembre 2001.



charge unique de 400 kilogrammes. Il s'agit d'un programme commun à la Marine et l'Armée de l'Air ; cette dernière toutefois finançant seule son développement. 333 millions de francs de crédits de paiement seront consacrés au SCALP EG en 2001, en fonction d'une commande globale pluriannuelle de 450 missiles passée en 1997 pour 3.780 millions de francs. Ce missile de croisière à longue portée sera livré à partir de 2003.

Le programme AASM recouvre une famille d'armements modulaires de portée intermédiaire. Construites autour de corps de bombes, les armes comprennent un kit de guidage (GPS ou imagerie infrarouge) et un kit d'accroissement de portée. Ce programme est commun à la Marine et l'Armée de l'Air et a fait l'objet d'une première commande globale en 2000 (496 air et 248 marine) sur des objectifs de 2000 exemplaires air et 1000 exemplaires marine. Le coût total du programme est de 3,019 milliards de francs (développement 1,168 milliards de francs, production 1,851 milliards de francs), strictement réparti 2/3-1/3 entre les deux clients. Dans le budget 2001, 231 millions de francs de crédits de paiement et 11 millions de francs d'autorisations de paiement sont destinés à ce programme.

## **2. Armement Air-Air**

Le missile MICA, dont les livraisons à l'Armée de l'Air ont commencé en décembre 1999 à la suite d'une commande de cent vingt-cinq exemplaires en 1997, remplacera à terme à la fois les missiles S 530D (électromagnétique) et MAGIC 2 (infrarouge) actuellement en service mais dont tous les exemplaires commandés ont été livrés. Il doit sa double capacité à un autodirecteur interchangeable et offre la capacité "tiré oublié". Il constituera l'armement principal du Mirage 2000-5 et du Rafale dans leur mission de défense aérienne ainsi que l'armement d'autodéfense du Rafale dans les missions air-sol. Le nombre total d'exemplaires prévus est de 1070 (600 électromagnétiques et 470 infrarouges), dont 125, en version électromagnétique, auront été livrés à la fin de 2001. Ce missile a aussi été commandé par Taiwan (960), le Qatar (96) et les Emirats Arabes Unis (500). L'ensemble du programme coûtera 9,479 milliards de francs à l'Armée de l'Air, dont 66 millions de francs d'autorisations de paiement et 313 millions de francs de crédits de paiement.

Le Royaume Uni et la France coopéreront à la mise au point du Meteor (MIDE missile d'interception à domaine élargi), qui devrait équiper à l'horizon 2010 les armées de l'air des deux pays.

### 3. Missiles sol-air

Pour la défense des bases aériennes et des points sensibles, l'Armée de l'Air est actuellement équipée de missiles Sol-Air courte portée (SACP) Crotale, et Sol-Air à très courte portée (SATCP) Mistral. Ces armements peuvent être déployés pour la protection des moyens déployés, tout particulièrement le Mistral. Ce dernier missile dans son tube est transportable par un homme et le poste de tir est soit un trépied, également portable par un homme, soit un véhicule Aspïc équipé d'un affût à quatre tubes.

En fin de programme, l'Armée de l'Air aura reçu 1090 missiles Mistral. Les 240 derniers d'entre eux seront livrés en 2001. 750 des missiles sont conformes au standard M2, en production depuis 1997. Une étude sur la modernisation à mi-vie des Mistral est en cours. L'Armée de l'Air, avec 32% de part du programme, aura ainsi dépensé 1,5 milliard de francs, dont 59 millions de francs de crédits de paiement pour l'année 2001.

A partir de 2010, la défense des points sensibles de l'Armée de l'air sera assurée par le Sol-Air moyenne portée terrestre (SAMP/T). Ce système, dont l'arme est le missile Aster 30, prendra en compte une menace saturante et omnidirectionnelle provenant d'avions et de missiles furtifs fortement manoeuvrants dans un contexte de guerre électronique totale.

Le SAMP/T est un programme franco-italien en intégration dans l'Organisme Conjoint de Coopération en matière d'Armement (OCCAR), développé en commun avec l'armée de terre. Il fait partie de la Famille sol air futur (FSAF) qui équipe aussi le Porte-avions Charles de Gaulle. La portée de l'Aster 30 est de quarante-cinq kilomètres contre un avion de combat et de quatre-vingt contre un gros porteur, Le système possède une bonne capacité de traitement multicibles et un faible temps de réaction (huit secondes en moyenne). La mise en service opérationnel aura lieu en 2006 dans l'armée de terre et en 2008 dans l'Armée de l'Air. A terme, cette dernière sera équipée de sept conduites de tir, 28 lanceurs et 450 missiles. Une commande globale devra avoir lieu en 2002 (280 missiles et sept systèmes pour l'Armée de l'air).

Son coût total est estimé à près de vingt-huit milliards de francs, la part Air se montant à 2,243 milliards pour le développement et 8,983 milliards pour la production. En 2001, 301 millions de francs d'autorisations de programmes sont prévus, ainsi que pour les crédits de paiement, 66 millions consacrés à la production et 287 millions pour la fabrication.

#### ***D. LES CAPACITÉS PARTICULIÈRES***

Les leçons tirées des dernières opérations aériennes ont conduit l'Armée de l'air à améliorer certaines capacités particulières.

##### **1. Pods de désignations laser**

Entre 1993 et 1997, l'Armée de l'air avait commandé vingt-deux pods de désignation laser à caméra thermique (PDLCT), qui se sont révélés au Kosovo particulièrement précieux, mais en quantité insuffisante. Neuf pods supplémentaires PDLCT-S (équipés d'une caméra thermique de nouvelle génération) ont été commandés (soit cinq en 1999 et quatre en 2000) et équiperont le Mirage 2000 D. Désirant disposer à terme de vingt-deux PDLCT et de dix-neuf PDLCT-S, l'Armée de l'Air commandera cinq pods supplémentaires en 2001 et cinq autres par la suite.

##### **2. Reconnaissance**

La capacité de reconnaissance sera augmentée dans un premier temps par sept pods PRESTO qui équiperont les Mirage F 1CR. Ces pods, en cours de développement, apporteront à son vecteur une capacité de prise de vue stand-off, qui ne permettra pas la transmission en vol et en temps réel des informations recueillies, en raison de l'emploi d'un support encore argentique.

Par la suite, l'Armée de l'Air prévoit de se doter du pod de reconnaissance de nouvelle génération (RECO NG) en quinze exemplaires, ainsi que de quatre stations sol. Capables de travailler par beau temps de nuit, ces pods posséderont une capacité stand off accrue et pourront transmettre des données après numérisation. L'intégration est prévue sur Mirage 2000 N dès 2006, sachant que le retrait des derniers Mirage IV, seuls capables de reconnaissance stratégique, aura lieu en 2005. Par la suite, les Rafale au standard F3 en seront équipés.

#### ***E. COMMANDEMENT, CONTRÔLE ET COMMUNICATIONS***

Les avions de combat et leurs armements évoluent au sein de systèmes intégrés d'une très haute complexité qui leur confèrent leur flexibilité ainsi que leur réactivité. Ils permettent d'assurer les fonctions de commandement et de contrôle grâce à des moyens de détection et de communication particulièrement évolués. Les trois principaux ensembles concernés sont les suivants :

## **1. Le Système de Commandement et de Conduite des Opérations Aériennes (SCCOA)**

L'Armée de l'air, pour mener ses opérations, se doit de disposer d'une capacité de gestion globale des systèmes d'armes à partir d'un commandement unique des opérations aériennes. Celui-ci doit bénéficier d'un haut niveau d'automatisation lui permettant de traiter en temps réel un fort flux d'informations, tout en restant largement interopérable avec les systèmes de commandement équivalents des armées françaises et alliées, en particulier l'Air Command and Control System (ACCS) de l'OTAN. Ces systèmes doivent aussi être capables de cohabiter avec les équipements des générations précédentes et ceux de la circulation aérienne civile.

Ce programme a été lancé en 1993 et découpé en trois étapes qui se recouvrent, chacune étant organisée en cinq capacités opérationnelles (détection, télécommunications, surveillance-contrôle, centres, aide au commandement/conduite des opérations). Chacune des étapes comprend des études, des évolutions ou des achats de matériels, des réalisations de logiciels et de la réalisation de centres d'opérations et de commandement.

La première étape de la mise en œuvre du SCCOA, démarrée en 1994, se terminera en 2004 par la livraison du centre de conduite des opérations aériennes de Lyon. La seconde étape, lancée en 1998, s'achèvera en 2003 avec la livraison du premier module de contrôle tactique de série. La troisième étape sera lancée au début 2001 et devrait se prolonger jusqu'en 2010.

Le coût total de ce programme (développement, fabrications et infrastructures) essentiel est de 15,991 milliards de francs, répartis en 5,218 milliards de francs pour sa première étape, 2,324 milliards de francs pour la seconde et 8,449 milliards de francs pour la troisième étape, soit un flux annuel de plus de 700 millions de francs pendant près de 20 ans. Au total, pour le budget 2001, ce programme devrait représenter 1,277 milliards de francs d'autorisations de paiement et 771 millions de francs de crédits de paiement.

## **2. Les Systèmes de détection et de commandement aéroporté (SDCA)**

Les quatre SDCA français, en service depuis une décennie, nécessitent une modernisation continue, afin de maintenir l'interopérabilité avec les appareils de l'OTAN, de l'US Air Force et de la Royal Air Force. Il a aussi été nécessaire d'acquérir certains équipements imposés par la modifications des règles de circulation aérienne civile. Enfin, certaines améliorations ont été apportées de

manière à améliorer la détection et l'identification, ainsi que la capacité de commandement embarquée.

### **3. Le programme de modernisation du réseau de transmission des bases aériennes (MTBA)**

Le MTBA est destiné à fournir aux bases aériennes et aux sites "air" rattachés des moyens de communication fixes. Il comprend un ensemble de stations de conception modulaire se raccordant à un réseau maillé à reconfiguration automatique en cas d'interruption de trafic sur une branche.

Lancé en 1992, ce programme comprendra trente-neuf stations MTBA concernant cent-un sites de l'Armée de l'air et six stations déplaçables (MTBA<sub>d</sub>). En 2001, l'Armée de l'air recevra six stations fixes ; la fin du programme étant prévue pour 2006. Son coût total est de 3,308 milliards de francs, dont 472 millions en 2001.

## CONCLUSION

Votre commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées avait émis l'an passé un avis défavorable à un projet de budget qui ne permettait guère d'honorer les engagements pris lors de la revue de programme. La non-consommation des crédits de paiement par les armées énoncée comme la cause de leur réduction revenait en fait à diminuer des ressources nécessaires à la mise en œuvre de la loi de programmation, ajustée par la revue de programmes en 1998.

Le budget 2001 appelle une appréciation ambivalente. Si le titre III permet l'aboutissement de la professionnalisation, le titre V, en revanche, ne permet guère de rattraper les contraintes financières répétées depuis le vote de la loi de programmation, au-delà même des économies arrêtées lors de la revue de programmes et que le Sénat avait d'ailleurs voté en contrepartie d'une garantie de ressources qui n'est pas réellement au rendez-vous. De sorte qu'au moment où se préparent les décisions financières relatives à la prochaine loi de programmation militaire, les dotations moyennes affectées à l'équipement de l'Armée de l'Air, mais aussi des autres armées, risquent de servir de référence et de compromettre l'objectif du modèle 2015 pour l'Armée de l'Air.

## EXAMEN EN COMMISSION

La commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées a examiné le présent rapport pour avis lors de sa réunion du 22 novembre 2000.

Un débat s'est ensuite instauré au sein de la commission.

**M. Serge Vinçon** s'est tout d'abord interrogé sur le mode de financement du dispositif de défense européenne qui se met en place. Il a ensuite fait part de son inquiétude quant aux moyens militaires, comparativement limités, mis en œuvre par la France dans ce dispositif par rapport à ses partenaires européens, en particulier l'Allemagne et le Royaume-Uni, et notamment, par rapport à ce dernier, sur le plan des capacités aériennes.

**M. Christian de La Malène**, rappelant le partage des coûts de développement du programme Rafale entre l'Etat et l'industrie, a demandé des précisions quant à l'éventuelle participation de l'armée de l'air aux ajustements techniques de nature à faciliter son exportation.

Après que **M. Jean Bernard** eut rappelé la demande de la marine de versions biplaces du Rafale, **M. Jean-Claude Gaudin** a rappelé que le général Jean-Pierre Job, chef d'état-major de l'armée de l'air, estimait que la version F2 du Rafale, qui équipera un premier escadron en 2005, donnerait toute satisfaction à l'armée de l'air.

**M. Xavier de Villepin, président**, a insisté sur la nécessité, en cas de réels débouchés à l'exportation pour une version spécifique du Rafale, de ne pas laisser passer les opportunités permettant d'assurer le succès de ce programme sur le marché mondial.

**M. Christian de La Malène** a redouté le risque de marginalisation du Rafale et, au-delà, de notre industrie d'armement, considérée auparavant comme un secteur de pointe de niveau mondial, si la position de la France dans l'Europe de la défense venait à s'affaiblir au profit de ses concurrents.

**M. Xavier de Villepin, président**, a enfin demandé au rapporteur pour avis si la dotation prévue par le collectif budgétaire pour ajuster les besoins de l'armée de l'air en carburants opérationnels garantissait, dans ce domaine, l'équilibre de l'exercice 2000. Il s'est par ailleurs enquis du taux de disponibilité des avions de combat.

**M. Jean-Claude Gaudin, rapporteur pour avis**, a indiqué que le taux de disponibilité des avions de combat s'élevait à 67 % pour les Mirage 2000 et

63 % pour les Mirage F1, à comparer à l'objectif de 70 %. Il a précisé que la dotation de 290 millions de francs prévue dans le collectif budgétaire 2000 permettrait à l'armée de l'air de couvrir ses besoins de carburants opérationnels pour l'exercice en cours.

Puis la commission a procédé au débat et au vote sur l'ensemble des crédits de la défense inscrits dans le projet de loi de finances pour 2001.

**M. Xavier de Villepin, président**, a tout d'abord indiqué que le projet de loi de finances 2001 pour la défense, fondé sur des dotations globalement reconduites par rapport à l'an passé, relativement favorable en son titre III, demeurait en revanche préoccupant pour les crédits d'équipement du titre V. Depuis 1997, a-t-il rappelé, et hors revue de programmes, ce sont quelque 12 % des dotations prévues pour l'équipement des armées, sur la durée de la loi de programmation, qui manquaient par rapport aux bases sur lesquelles le Parlement s'était prononcé. Le projet de budget 2001 pour la défense, en s'inscrivant aussi, comme l'an passé, dans cette logique, ne permettait aucun rattrapage.

Certes, a-t-il relevé, les dotations du présent projet de loi ne mettent pas en cause la réalisation des commandes et des livraisons de matériels de l'annuité 2001 de la loi de programmation. Les armées se trouvent cependant confrontées à deux types de rigidité du fait de ces contractions budgétaires répétées : d'abord, les commandes globales, fortement mobilisatrices d'autorisations de programme, ensuite, à enveloppe de titre V constante et contrainte, les dotations étant réservées prioritairement aux livraisons et aux commandes d'équipement, des crédits font défaut pour les dépenses d'entretien programmé des matériels entraînant un taux d'indisponibilité et de vieillissement des équipements particulièrement préoccupant.

Pour **M. Xavier de Villepin, président**, ce budget 2001, vraisemblablement comme celui de l'année prochaine (dernière annuité de l'actuelle programmation), augurait mal d'une loi de programmation 2003-2008 qui sera une loi de fabrication, venant après la présente loi de développement de programmes. En conséquence, les engagements financiers qu'elle comportera devront être significativement augmentés et impérativement tenus.

Enfin, le projet de loi de finances 2001, en ce qu'il n'était pas conforme aux engagements pris en 1998 en matière de ressources pour l'équipement des forces, donnait un mauvais signal à l'égard de nos partenaires européens. Alors que la situation économique et financière témoigne d'une certaine embellie, notre ambition politique en ce domaine n'est pas relayée par un volontarisme budgétaire satisfaisant, à l'inverse, notamment, de ce que font nos partenaires britanniques.



Pour ces raisons, **M. Xavier de Villepin, président**, a indiqué qu'il se rangerait à l'avis défavorable de la majorité des rapporteurs pour avis.

**M. Serge Vinçon** a souscrit à l'analyse formulée par **M. Xavier de Villepin, président**. Il s'est félicité de ce que la professionnalisation, engagée par la présente loi de programmation, se révélait un choix positif. Il s'est dit satisfait de voir que le titre III avait honoré les engagements pris à ce titre, tout en relevant que, désormais, l'amélioration nécessaire de la condition militaire devrait être mieux prise en compte. Il s'est, en revanche, déclaré inquiet des divers « décrochages » constatés au niveau des crédits d'équipement entraînant, notamment, un retard du programme Rafale pénalisant son exportation, ou encore un volontarisme budgétaire pour la défense inférieur à celui de nos partenaires britanniques.

**M. Michel Caldaguès** a estimé qu'il ne saurait se prononcer en faveur d'un budget qui ne tenait pas compte de ce que le Parlement avait voté. Il décelait là une manière, pour le ministère des finances, de « tricher » sur les crédits de défense. Au surplus, il a estimé que, dans un contexte où la France affichait une ambition mondiale pour l'emploi de nos forces, les ressources financières n'étaient pas à la hauteur de l'objectif recherché.

La commission a alors émis un avis défavorable sur l'ensemble des crédits du ministère de la défense inscrits dans le projet de loi de finances pour 2001.