

N° 89

---

# SÉNAT

---

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1996-1997

---

Annexe au procès verbal de la séance du 30 novembre 1996

## 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 1997, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

TOME VII

AIR

Par M. Hubert FALCO,  
Sénateur.

---

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

Voir les numéros :

Assemblée nationale :

Sénat :

---

Lois de finances.



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>CHAPITRE I - L'ARMÉE DE L'AIR DANS LA PROGRAMMATION 1997 À 2002</b> .....	7
A. L'ÉVOLUTION ENTRE 1996 ET 2002 DES EFFECTIFS DE L'ARMÉE DE L'AIR .....	7
B. DES ÉQUIPEMENTS MODERNISÉS .....	8
C. LA REDÉFINITION DES MISSIONS NÉCESSITE UN RÉÉQUILIBRAGE DES CAPACITÉS .....	10
<b>CHAPITRE II - PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU BUDGET DE L'ARMÉE DE L'AIR POUR 1997</b> .....	12
A. LES CRÉDITS DE FONCTIONNEMENT DU TITRE III .....	12
1. <i>Les dépenses en personnel</i> .....	12
2. <i>Le fonctionnement des bases</i> .....	13
3. <i>La professionnalisation et les structures de l'armée de l'air</i> .....	14
B. LES CRÉDITS D'ÉQUIPEMENT DU TITRE V .....	15
1. <i>Une dotation « équipement » cohérente avec la programmation</i> .....	15
2. <i>Quelles opportunités de modernisation et de renouvellement pour 1997 ?</i> .....	16
<b>CHAPITRE III - LES PERSONNELS - LE DÉFI DE LA PROFESSIONNALISATION</b> .....	19
A. RÉUSSIR LES DÉPARTS .....	19
1. <i>Les mesures nouvelles</i> .....	19
2. <i>La prorogation de mesures existantes</i> .....	21
3. <i>La compensation de la mobilité</i> .....	22
B. LES RECRUTEMENTS ET LA FORMATION .....	22
1. <i>Les engagés</i> .....	22
2. <i>Le recrutement et la formation de l'encadrement</i> .....	23
a) <i>Le recrutement des sous-officiers</i> .....	23
b) <i>La formation des sous-officiers</i> .....	23
c) <i>Le recrutement des officiers</i> .....	24
<b>CHAPITRE IV - LES EQUIPEMENTS</b> .....	28
A. UNE FLOTTE DE COMBAT RÉDUITE, DES CAPACITÉS ACCRUES .....	28
1. <i>Les termes de la transition</i> .....	28
2. <i>Les principaux programmes d'avions de combat à venir</i> .....	30
a) <i>Le programme Mirage 2000</i> .....	30
b) <i>En attendant le Rafale</i> .....	32
c) <i>Les munitions associées à la flotte de combat</i> .....	33
d) <i>Le programme SCCOA</i> .....	35
B. L'INCONNUE DE LA FLOTTE DE TRANSPORT MILITAIRE .....	36
1. <i>Le besoin stratégique</i> .....	36
2. <i>L'outil de transport militaire en 1996</i> .....	36

3. <i>Le projet de l'avenir : l'ATF</i> .....	37
4. <i>L'avenir du projet</i> .....	39
<b>C. L'ACTIVITÉ AÉRIENNE</b> .....	41
1. <i>Les coûts des carburants</i> .....	41
2. <i>Les crédits alloués à l'entretien programmé des matériels</i> .....	41
<b>CONCLUSION</b> .....	42
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	43

## INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

La loi de programmation militaire pour les années 1997 à 2002, votée par le Parlement au printemps dernier, a établi un plan de financement des armées articulé autour des missions imparties à nos armées d'une part et d'une profonde réforme -la professionnalisation-, d'autre part.

Aux principales missions -dissuasion, prévention, projection, protection- correspondant, pour les six années à venir, divers programmes d'équipement qui, pour l'Armée de l'air, associeront une modernisation de la flotte de l'aviation de combat -Mirage 2000-5, Mirage 2000-D, poursuite du programme Rafale- le développement des moyens d'information de commandement et de contrôle, et une réduction considérable du format de la Force aérienne de combat. Rien en revanche n'est inscrit dans la loi de programmation -à l'exception d'une dotation de 650 MF en fin de période-, pour le renouvellement de la flotte d'avions de transport, pourtant prioritaire compte tenu de l'importance conférée à la mission de projection.

Mais les six prochaines années seront aussi celles de la mise en oeuvre de la profonde réforme que constitue la professionnalisation.

L'Armée de l'Air s'y prépare en engageant, dès 1997, la professionnalisation expérimentale de trois bases, afin de valider, ou de corriger, les choix théoriques.

La conduite, de front, de ces deux ambitions, professionnalisation et modernisation, nécessitera une double mobilisation, celle des personnels de l'Armée de l'Air, auxquels il sera demandé une profonde adaptation, et celle des ressources financières. Pour ces dernières, l'engagement du Président de la République à préserver leur niveau est un appui décisif qui ne doit pas se démentir, bien que l'habitude prise par le ministère du Budget de faire du budget de la défense une « variable d'ajustement » risque d'être difficile à perdre.

Dans ce contexte, il faut se féliciter de ce que le projet de loi de finances pour 1997 soit conforme à la première annuité de la programmation, même si c'était au demeurant, la moindre des choses.

Par delà cette échéance annuelle et par delà la programmation elle-même, il faut garder à l'esprit **l'effort financier considérable qu'il faudra consentir après 2002 pour mener à bien les programmes d'équipement de l'Armée de l'Air**, en particulier la production en série du Rafale et le remplacement de la flotte d'avions de transport. Le présent projet de budget, comme la loi de programmation militaire, laisse l'inquiétude intacte sur ce point.

## CHAPITRE I - L'ARMÉE DE L'AIR DANS LA PROGRAMMATION 1997 À 2002

La philosophie générale de la loi de programmation repose sur deux ambitions : la réussite du passage d'une armée mixte à une armée professionnelle et la poursuite de la modernisation des équipements des forces.

Ces deux thèmes sont le fil conducteur de l'évolution de nos armées et singulièrement, de l'armée de l'air. Plus précisément, votre rapporteur croit utile de rappeler les principaux enjeux pour l'armée de l'air sur la période 1997-2002, tant en ce qui concerne les personnels que les équipements.

### A. L'ÉVOLUTION ENTRE 1996 ET 2002 DES EFFECTIFS DE L'ARMÉE DE L'AIR

Dans le cadre du reformatage des armées, l'armée de l'air est, avec l'armée de terre, celle qui rendra le plus de postes d'officier et de sous-officier au cours des six années à venir. Elle triplera l'effectif de ses militaires du rang engagés et la part des jeunes du service national sera divisée par quinze. Enfin, le nombre des civils sera légèrement accru. La part des officiers et des sous-officiers sur le total des personnels militaires augmentera relativement, portant, sur la période, le taux d'encadrement de l'armée de l'air de 56 à 70 %. Ce taux évolue respectivement de 31 à 48 % pour l'armée de terre et de 59 à 78 % pour la Marine. Cette évolution, qui rapproche d'ailleurs nos armées du standard européen en la matière, s'inscrit notamment dans la logique d'une sophistication technologique accrue des matériels.

Le tableau ci-après rappelle, par catégorie, l'objectif de format de l'armée de l'air pour 2002.

	Officiers	Sous-officiers	MTA engagés	Jeunes du service national	Civils
1996	7 277	42 813	5 882	32 674	4 906
2002	6 974	38 392	16 758	2 225	6 731
solde	- 303	- 4 421	+ 10 876	- 30 449	+ 1 825

Dans ce contexte, l'armée de l'air devra, dès le début de l'année prochaine, à l'instar des autres armées :

- déterminer les conditions permettant d'amorcer, dans de bonnes conditions, les conditions de recrutement de militaires techniciens de l'air (MTA) et les modalités du remplacement, par ces engagés ou par des civils, des jeunes du service national ;

- préciser les conditions de la dévolution progressive au secteur civil d'un certain nombre de tâches de soutien et de fonctionnement des bases, surtout en ce qui concerne les modalités de leur financement.

## ***B. DES ÉQUIPEMENTS MODERNISÉS***

Le modèle d'armée retenu par le Président de la République qui a conduit l'élaboration de la loi de programmation militaire a assigné quatre objectifs à la politique d'équipement des armées qui sera conduite dans les prochaines années :

- assurer la continuité de la dissuasion nucléaire et poursuivre le développement de systèmes multiplicateurs de forces (commandement, renseignement, communication) ;

- rééquilibrer les capacités des forces conventionnelles afin de confirmer la priorité accordée aux fonctions de prévention et de projection ;

- accompagner l'évolution des effectifs et du format des armées par une réévaluation des volumes de matériels et une modernisation des équipements ;

- favoriser la rénovation de l'outil industriel.

Dans ce cadre, l'accent est mis sur deux notions : la modernisation des forces nucléaires et surtout la promotion de la cohérence interarmées reposant sur trois piliers : les systèmes de commandement et de communications, le renseignement et la projection interarmées.

Ces priorités sont déclinées par l'armée de l'air pendant la période de transition : 1997-2002.

S'agissant du nucléaire, les forces aériennes stratégiques bénéficieront, en 1997, du lancement du développement du nouveau missile air-sol ASMP amélioré. Dans le domaine du commandement, des communications et du renseignement, la première étape actuellement en cours de réalisation, du système de commandement et de conduite des opérations aériennes (SCCOA) sera achevée en 2002. Les 4 avions SDCA (système de détection et de commandement aéroportés) (Awacs) seront valorisés, pendant la période, par l'installation d'un système de détection passive permettant de maintenir l'interopérabilité avec les appareils de l'OTAN, enfin le réseau

MTBA de transmissions d'infrastructures des bases aériennes sera modernisé sur 36 sites en 2002 et rattaché au réseau interarmées Socrate.

La flotte de combat bénéficiera de la rénovation de 37 Mirage 2000-DA en 2000-5 pour la défense aérienne et 41 Mirage 2000-D de pénétration seront livrés entre 1997 et 2001. La capacité de projection augmentée de 3 C-135 FR de ravitaillement en vol, portera à 14 -au lieu des 16 initialement prévus- le nombre d'appareils de ce type.

Sur le plan des armements, l'armée de l'air recevra, à partir de 1999, les premiers MICA de défense aérienne et les missiles de croisière longue portée de la famille APACHE pour les frappes en profondeur. Entre 1998 et 1999 l'armée de l'air fera l'acquisition de missiles guidés laser AS 30 L et des pods de désignation associés. Enfin, après 2002, elle recevra les premiers exemplaires d'armement air-sol modulaire AASM.

Les tableaux ci-dessous récapitulent les principaux programmes d'équipement pour l'armée de l'air pendant la période de programmation.

**Programmes « commandement, communications et renseignements »**

SCCOA	Première étape en cours, deuxième étape lancée en 1996 et troisième étape en 2002
Valorisation SDCA	4 avions AWACS modernisés en 2002
MTBA	36 sites rénovés en 2002

**Programmes aéronefs**

MIRAGE 2000-D	Livraison de 41 appareils de 1997 à 2001
Rénovation M 2000 DA (MIRAGE 2000-5)	Livraison de 37 avions de 1997 à 2000
RAFALE	Poursuite de la réalisation du programme. Commandes de 33 avions entre 1999 et 2002. Livraison de 2 avions en 1999-2000
C 135 FR	Achat de 3 avions en 1997 et 1998
COUGAR RESCO	Achat de 4 hélicoptères RESCO entre 1997 et 2002

**Programmes armements**

MICA	Livraison de 125 missiles entre 1999 et 2002
APACHE antipiste	Livraison de 100 missiles entre 1999 et 2002
APACHE-SCALP emploi général	100 commandes du missile d'emploi général en 2001. Début de livraison en 2002
APACHE/interdiction de zone	100 commandes en 1998. Début de livraison en 2002
AASM	Développement à partir de 1996 pour une livraison à raison de 250 par an à partir de 2003
PDL CT et AS 30 L	Livraisons en 1999 et 2000

### **C. LA REDÉFINITION DES MISSIONS NÉCESSITE UN RÉÉQUILIBRAGE DES CAPACITÉS**

La réduction des effectifs et la rénovation progressive des équipements qu'entraînent d'une part la professionnalisation et la modernisation des équipements d'autre part, s'inscrivent également, et surtout, dans une redéfinition des missions de l'armée de l'air. Les quatre missions cardinales assignées à nos forces armées -dissuasion, prévention, projection, protection- demeurent valides, mais leur corrélation et leurs priorités respectives évoluent.

L'abandon de la composante nucléaire sol-sol entraînant la fermeture du premier groupement de missiles stratégiques du plateau d'Albion ne laisse plus à l'armée de l'air que la responsabilité de la composante nucléaire aéroportée, sans oublier les capacités de transmissions destinées à la FOST. La dissuasion nucléaire, ainsi appuyée sur cette composante aérobie d'une part, et la composante sous-marine d'autre part, n'en prend pas moins également une nouvelle configuration : la totalité de notre outil militaire n'y est plus subordonnée, comme du temps de la guerre froide. Même si elle « *constitue toujours l'assurance ultime de notre sécurité et la garantie de notre indépendance* »<sup>1</sup>.

En revanche « *la stratégie d'action, qui repose sur des forces classiques autonomes et projetables, des capacités de commandement fiables et des moyens de renseignement diversifiés, retrouve une importance nouvelle* »<sup>1</sup>

Ces forces classiques, autonomes du nucléaire, se voient assigner une priorité claire : la capacité de projection. Cela signifie, pour l'armée de l'air, la capacité permanente de projeter une centaine d'avions de combat et de ravitailleurs en vol associés, avec des moyens de détection et de contrôle aérien, et des bases aériennes projetées. Cette capacité vaudra pour l'armée de l'air lorsqu'il s'agira de se projeter rapidement et à grande distance.

Quant à la fonction de protection du territoire national et de la population française -mission de sûreté de l'espace aérien en l'occurrence- qui reste essentielle, elle s'inscrit également en partie dans une logique « dé-territorialisée » et relève aussi de la mission prioritaire de projection. Cette protection « *s'exerce de plus en plus au-delà de nos frontières, parfois aux marges de l'Europe, partout où des crises et des conflits peuvent, par contagion, menacer notre territoire et nos intérêts de sécurité* »<sup>1</sup>

Globalement, en termes d'équipement, l'armée de l'air verra sa flotte d'avions de combat décroître de 405 en début 1996 à 360 appareils en 2002

---

<sup>1</sup> Discours de M. Jacques Chirac, Président de la République, devant l'IHEDN, le 8 juin 1996.

puis 300 à l'horizon 2015. S'agissant de sa **flotte de transport** -tactique en particulier-, le nombre d'appareils passera de 80 aujourd'hui à 50 appareils type ATF en 2015. A un peu plus de cinq ans du nécessaire renouvellement d'une partie de cette flotte, l'Armée de l'Air est toujours dans l'ignorance du type d'appareil qu'elle sera en mesure d'acquérir à partir de 2003-2004. Compte tenu de l'importance des capacités de projection de forces, cette inconnue constitue une **préoccupation majeure**.

## CHAPITRE II - PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU BUDGET DE L'ARMÉE DE L'AIR POUR 1997

Globalement, l'Armée de l'air disposera en 1997 de 36,908 milliards de francs, tous titres confondus, contre 36,934 milliards de francs en loi de finances initiale 1996, soit une réduction de 0,1 %. D'une année sur l'autre, la part Air dans le budget défense passe de 19,5 % à 19,3 %.

### A. LES CRÉDITS DE FONCTIONNEMENT DU TITRE III

Le montant des crédits affectés aux dépenses ordinaires de l'armée de l'air s'élève à 15,284 milliards de francs en 1997, en diminution de 3,5 % par rapport à 1996 (15,843 milliards de francs). Cette réduction, a priori importante, est liée, pour l'essentiel, à un transfert de charges, à hauteur de 500 millions de francs, des crédits d'entretien programmé des matériels (EPM), du titre III sur le titre V. Cela étant, le titre V n'a été abondé que de 272 millions, l'insuffisance résultant du transfert a été répartie sur l'ensemble des articles du projet de loi de finances 1997.

Les cinq rubriques habituelles sont dotées, dans le projet de budget pour 1997, de la façon suivante :

#### Evolution des crédits de fonctionnement de l'armée de l'air

	1996	1997	% 96/97
Rémunération charges sociales	11 371	11 420	+ 0,4 %
Alimentation	575,3	530,4	- 7,8 %
Carburants d'aéronefs	770,8	770,8	-
EPM	1 463,7	948,7 (1)	- 35,2 %
Fonctionnement	1 634,9	1 588,7	- 2,8 %

(1) Un transfert de charges d'EPM d'un montant de 500 millions de francs a été opéré du titre III sur le titre V partiellement compensé par un apport de ressources supplémentaires de 272 millions de francs.

### 1. Les dépenses en personnel

Les dépenses globales de rémunérations et charges sociales RCS s'élèvent à 11,419 milliards de francs (74,8 % du titre III), contre 11,37 milliards de francs.

Parmi les mesures nouvelles figurant à ce titre dans le projet de loi de finances pour 1997, certaines sont communes à l'ensemble des armées et concernent l'armée de l'air à hauteur de 2,665 millions de francs. Il s'agit de mesures d'amélioration des pyramides des sous-officiers liées à la dernière

annuité des mesures Durafour consécutives, notamment, à la prolongation des limites d'âge de certains grades supérieurs. 13,424 millions de francs sont prévus pour la revalorisation de l'indemnité pour charges militaires (ICM), soit + 1,36 %. Enfin 392 000 F permettent l'octroi d'un contingent pour 1997 de 29 primes de qualification des sous-officiers (contre 250 demandées).

Par ailleurs, au titre de la première annuité de la loi de programmation, les modifications suivantes concernent les effectifs de l'armée de l'air :

- Suppression de 270 postes de sous-officiers (20 majors, 26 aspirants, 45 adjudants-chefs, 55 adjudants, 60 sergents-chefs, 60 sergents, 4 gendarmes de l'air) ;

- Suppression de 6 274 postes d'appelés ;

- Création de 1 338 postes d'engagés militaires techniciens de l'air (MTA). A cet égard, le projet de budget pour 1997 prévoit une provision pour la revalorisation de la solde des engagés au 1er juin 1997 ainsi que pour le financement des mesures d'incitation au départ (pécule) ;

- Création de 170 postes de civils.

## 2. Le fonctionnement des bases

Les dépenses liées au fonctionnement des bases aériennes recouvrent l'ensemble des postes qui interfèrent directement sur les conditions de vie et de travail des personnels militaires et civils, ainsi que sur l'activité opérationnelle.

Pour 1997, les crédits de fonctionnement des bases, hors carburants opérationnels, s'élèveront à 1 589 millions de francs contre 1 635 millions de francs en 1996, soit en réduction de 2,8 %.

Le tableau ci-dessous récapitule l'évolution des divers postes de fonctionnement des bases aériennes.

	1997	Evolution 96
Fonctionnement des bases et des services dont :	1 589,00	- 2,8 %
- fonctionnement courant	1 353,5	- 3,3 %
- carburants routiers et combustibles	235,2	-
Carburants opérationnels	770,8	-

Certes, cette réduction des crédits de fonctionnement des bases se veut en phase avec la réduction des effectifs et des sites eux-mêmes dont certains sont supprimés ou font l'objet de regroupements auprès d'implantations plus

importantes. Il reste toutefois que la gestion quotidienne de ces crédits se fait au plus serré. Certains déplacements d'équipages, pour des missions d'entraînement à l'étranger, sont ainsi mesurés au plus juste, comme l'est d'ailleurs la dotation en énergie -électricité, combustibles-, destinée à assurer le fonctionnement ou la climatisation d'équipements informatiques, en dépit de l'important travail d'économies et de rationnement opéré au niveau de chaque base.

Le problème revêtra un caractère nouveau dans le cadre du développement de la sous-traitance, au secteur civil, d'un certain nombre de tâches de support ou de soutien (restauration, entretien des véhicules, etc...) auxquelles participent actuellement des personnels appelés. Les crédits nécessaires à cette action ne pourront être prélevés, dans la structure actuelle des dotations, que sur ce poste « fonctionnement des bases » lequel, depuis des années, laisse apparaître une insuffisance structurelle de financement.

### **3. La professionnalisation et les structures de l'armée de l'air**

La réduction programmée du format de l'armée de l'air -par le nombre d'appareils et les effectifs de personnels-, si elle ne remet pas en cause l'organisation générale de l'armée de l'air dont les unités projetables sont déjà professionnalisées, justifie cependant la suppression ou le transfert pour une large part d'un certain nombre de sites. Ainsi sur les trois prochains exercices, les restructurations suivantes sont prévues :

En 1997, les restructurations se traduiront par la fermeture de la base de Limoges et du détachement Air de Chartres. En 1998 les bases de Toul-Thouvenot et de Bordeaux-Cenon seront fermées. Ainsi, à l'été 1998, le génie de l'air ne comprendra plus qu'un seul régiment formé de 5 compagnies professionnalisées stationnées à Istres (2 compagnies), Mont de Marsan (1 compagnie), Avord (1 compagnie) et Toul-Rosières (1 compagnie).

- La BA 136 de Toul-Rosières, dont le dernier escadron de Jaguar sera dissous à l'été 1997, sera transformée en un détachement air en 1998 rattaché à la base aérienne 133 de Nancy.

- La BA 200 d'Apt sera dissoute en 1999, à l'issue de travaux de démantèlement du premier groupement de missiles stratégiques du plateau d'Albion, du fait de l'abandon de la composante nucléaire sol-sol balistique.

- La BA 902 de Contrexéville devrait, dans le cadre des améliorations techniques liées à la réalisation du programme SCCOA et au resserrement induit du dispositif des centres de détection et de contrôle de la circulation aérienne militaire, voir son centre de détection et de contrôle transformé en centre de détection satellite.

A terme, la réduction des effectifs des unités opérationnelles installées sur le site, la nécessité d'adapter les structures de soutien et les contraintes de déflation imposées par la professionnalisation conduiront à transformer cette base en détachement air.

La logique de ces restructurations s'inscrit dans une démarche qui prend en compte plusieurs paramètres :

- la nécessaire réduction de la part du soutien en la concentrant sur un moins grand nombre d'unités ;

- les contraintes d'environnement, des impératifs de sécurité des vols et de la disponibilité des espaces aériens qui nécessitent de répartir l'activité aérienne quotidienne au-dessus de la totalité de l'espace national ;

- les contraintes budgétaires qui obligent à minimiser les dépenses d'infrastructures que cette demande de fermetures ou de transferts de sites entraîne.

La destination des sites fermés en 1998 et 1999 pourrait être la suivante :

<b>Emprise</b>	<b>Utilisation envisagée de l'immeuble</b>
BA 551 de Toul-Thouvenot	Installation d'un centre d'information et d'orientation dans le cadre du « rendez-vous citoyen »
BA 136 de Toul-Rosières	Conservation des installations au profit du détachement air rattaché à la BA 133 de Nancy
BA 902 de Contrexéville	Maintien d'une activité au centre de détection et de contrôle transformé en centre de détection satellite
BA 200 d'Apt	Non déterminé

## ***B. LES CRÉDITS D'ÉQUIPEMENT DU TITRE V***

### **1. Une dotation « équipement » cohérente avec la programmation**

Présentée uniquement en crédits budgétaires -hors reports de crédits ou fonds de concours-, les dépenses d'équipement pour 1997 s'élèvent, pour l'armée de l'air, à 21,6 milliards de francs. L'augmentation de 2,5 % par rapport à 1996 n'est qu'apparente puisqu'elle correspond pour l'essentiel au transfert de charges<sup>1</sup> de 500 millions en provenance du titre III. Si l'on prend en compte les crédits de reports et les fonds de concours dont l'Armée de l'Air avait la disponibilité en 1996, la réduction d'un an sur l'autre est de 3,7 %. En

---

<sup>1</sup> Transfert (explicité page 12 - Titre I) des crédits d'EPM

réalité, cette dotation du titre V, conforme à la première annuité de la loi de programmation, est reconduite sur la base de la dotation initiale 1996.

L'évolution des différents crédits d'équipement figure sur le tableau ci-après. On y notera la diminution de 3,4 % des crédits d'études et de développement, cohérente avec l'arrivée en fin de phase de développement du programme Rafale et l'absence de dotation pour le projet ATF.

MF	Autorisations de programmes				Crédits de paiement			
	1995	1996 LFI	1997 LFI	Variation LFI 97/96	1995	1996 LFI	1997 LFI	Variation LFI 97/96
Espace	4	34	46		0	50	45	
Autres études	4979	4 785	4 768	- 0,36	5 533	4 861	4 695	- 3,4 1%
Fabrications	16 582,8	15 248,9	14 692,2	- 3,65	16 181,8	15 197,9	15 851,2	+ 4,30 %
Infrastructures	1 036,9	1 060,6	1 055,4	- 0,49 %	994,9	953,6	1 006,4	+ 5,54 %
<b>Total titre V</b>	<b>22 602,7</b>	<b>21 128,4</b>	<b>20 561,6</b>	<b>- 2,68 %</b>	<b>22 709,7</b>	<b>21 062,4</b>	<b>21 597,6</b>	<b>+ 2,54 %</b>
Titre VI	1	24,5	25	+ 2 %	11	29,5	26	- 11,9 %
<b>Total titre V +VI</b>	<b>22 603,7</b>	<b>21 152,9</b>	<b>20 586,6</b>	<b>- 2,68 %</b>	<b>22 720,7</b>	<b>21 091,9</b>	<b>21 623,6</b>	<b>+ 2,52 %</b>

## 2. Quelles opportunités de modernisation et de renouvellement pour 1997 ?

Le tableau ci-après indique l'état des commandes et des livraisons de nouveaux équipements en 1997.

	COMMANDES	LIVRAISONS
<b>Avions de combat :</b>		
- Mirage 2000 DA rénové (Mirage 2000-5)	0	1
- Mirage 2000 D	0	6
<b>Avions de transport :</b>		
- Rénovation C 160	0	13
- C 130*		2
- TBM 700	7	3
<b>Avions spécialisés :</b>		
- C 135 ravitailleur	0	2
- Cougar MK II RESCO	0	1
<b>Armements :</b>		
- Mica	25	0
- Magic 2	0	75
- APACHE anti-piste	100	0
- AS 30 L	40	0
- SATCP	70	0
- Système Asplic	0	15
- Pod PDL-CT	7	0

\*C 130 mis en oeuvre par l'armée de l'air au profit du commandement des opérations spéciales (COS).

La logique qui guide principalement la démarche retenue pour l'équipement de l'armée de l'air tant dans la loi de programmation que dans le cadre du présent projet de budget, est celle de l'amélioration qualitative.

S'agissant de la **projection de puissance**, l'amélioration vise à donner à notre flotte d'avions de combat les niveaux de performances et les capacités indispensables pour participer aux opérations extérieures interarmées ou interalliées.

Cette amélioration est d'autant plus nécessaire que le Rafale n'équipera l'armée de l'air qu'à partir de 2005 et que la cadence de livraison des Mirage 2000-D a été réduite en 1996, 1997 et 1998.

C'est dans ce contexte qu'un effort financier est consenti pour permettre la livraison, en 1997, du premier des 37 Mirage 2000-5 (rénovation de 37 Mirage 2000 DA).

En ce qui concerne les **munitions**, l'effort porte sur le financement résiduel d'armements déjà en service : Magic 2, Super 530 D, bombes lisses et obus classiques. Le stock d'armements de précision au sol (AS30 laser), entamé par la guerre du Golfe, sera reconstitué.

Enfin, l'accent est mis sur le financement d'armements modernes, Apache antipiste, Scalp EG<sup>1</sup>, AASM<sup>2</sup>, MICA, et l'acquisition de pods de désignation laser caméra thermique PDLCT.

Les **capacités de ravitaillement en vol** d'avions de combat ou d'appareils de détection et de commandement aéroporté SDCA, sont indissociables d'une stratégie de projection de forces sur tous théâtres d'opérations. Sur les trois ravitailleurs prévus en programmation 1997-2002, deux KC 135 d'occasion acquis aux USA et remotorisés CFM 56 seront livrés à l'armée de l'air.

Le souci majeur de pouvoir récupérer les équipages tombés en zone hostile a conduit l'armée de l'air à assumer la responsabilité générale des opérations de recherche et de sauvetage en zone de combat. Outre la modification de certains appareils existants, elle a décidé d'acquérir 4 hélicoptères Cougar MKII RESCO (Rescue Combat) dont le premier sera livré en 1997.

Enfin l'armée de l'air prendra possession de 3 TBM 700.

Enfin, dans le domaine de la **conduite des opérations aériennes**, un effort important est poursuivi en faveur du programme SCCOA au titre duquel l'armée de l'air recevra, en 1997, 2 des 4 premiers radars de défense aérienne de nouvelle génération, aérotransportables par avions cargo.

Dans la même préoccupation, l'armée de l'air recevra un radar ALADIN-nouvelle génération ainsi qu'un ensemble projetable de contrôle de conduite des opérations et de communication (C3M).

Un rôle accru et plus autonome des forces classiques, des missions prioritaires de projection et de prévention, c'est dans ce cadre qu'évolue l'armée de l'air et c'est sur ces priorités que sa configuration nouvelle se dessine.

---

<sup>1</sup> Scalp EG : Deuxième version de la famille des missiles de croisière Apache optimisée pour la frappe d'objectifs ponctuels.

<sup>2</sup> Armement Air-Sol Modulaire

### **CHAPITRE III - LES PERSONNELS - LE DÉFI DE LA PROFESSIONNALISATION**

1997 constituera la première annuité de mise en oeuvre de la professionnalisation. L'évolution sera la suivante, comparée à l'exercice 1996.

	<b>Budget 1996</b>	<b>Budget 1997</b>	<b>Variation 96/97</b>
Officiers carrière/contrats	7 277	7 278	1
Ss-officiers carrières/contrats	42 813	42 564	- 249
Engagés contrats (MTA)	5 882	7 220	1 338
Appelés	32 674	26 398	- 6 276
Total	88 646	83 460	- 5 186

#### **A. RÉUSSIR LES DÉPARTS**

Votre rapporteur a déjà rappelé les objectifs de déflation de cadres que l'armée de l'air devra atteindre en 2002 (- 303 officiers, - 4 421 sous-officiers). La réussite de ces départs est une nécessité pour plusieurs raisons : en premier lieu, parce qu'elle conditionne la bonne marche de la transition vers l'armée de métier et notamment une part des recrutements qui seront réalisés pendant la période, en second lieu, parce que ces départs permettront de fluidifier les carrières et ainsi de rééquilibrer les pyramides des âges et relancer l'avancement.

La loi d'accompagnement de la professionnalisation institue, pour inciter aux départs programmés, des mesures nouvelles et proroge certains dispositifs existants.

#### **1. Les mesures nouvelles**

- **Le pécule** - L'institution, pour la période de programmation, d'un pécule progressif d'incitation au départ constitue la principale mesure financière nouvelle. Calculée en nombre de mois de solde en fonction de la durée qui sépare le cadre de la limite d'âge de son grade -45 mois à 10 ans et plus -, 14 mois à 3 ans-, le pécule fait l'objet, au cours des années 1999-2000 d'une réduction de 10 % et, en 2001-2002, de 20 %, afin de favoriser les départs en début de période.

Une enveloppe financière globale est accordée à chaque armée pour la gestion des pécules, attribués sur la base de différents critères, en fonction notamment des grades des bénéficiaires, des spécialités, des qualifications ou des compétences particulières.

Une étude prospective conduite, pour des raisons pratiques, avant la mise au point définitive des mesures proposées, a démontré l'attrait de cette mesure puisque un peu moins d'une centaine d'officiers et quelque 3 000 sous-officiers ont manifesté leur intérêt pour la formule.

Encore faudra-t-il, pour l'armée de l'air comme pour les autres, que « l'enveloppe pécule » soit adaptée au nombre de départs sollicités. Si ceux-ci venaient à excéder par trop celle-là, en dépit de l'application des critères prioritaires d'attribution, la situation s'avérera difficilement tenable : que faire de cadres déboutés, nécessairement démotivés ? Ne faudra-t-il pas prévoir en cours d'année, si cette situation se réalisait, un collectif spécifique, que compenserait, pour l'exercice suivant, une réduction à due concurrence de l'enveloppe pécule ?

Cela étant, le pire n'est jamais sûr et la marge d'action peut être étalée sur les deux années 1997 et 1998, au cours desquelles le pécule sera servi à taux plein aux partants.

- **Le congé de reconversion.** Le principe d'une période maximale de 12 mois accordée au profit des militaires quittant les armées, pour leur permettre de préparer leur reconversion dans la vie civile active, figure désormais au chapitre premier du statut général des militaires.

Elle prendra la forme d'un congé de reconversion de six mois au maximum durant lesquels le militaire est en situation d'activité, éventuellement prorogéable d'un congé complémentaire de reconversion, également d'une durée de six mois, où le militaire sera dans une position de non-activité.

Cette mesure s'inscrit certes dans la logique d'incitation au départ, elle la dépasse cependant largement. Contrairement au pécule, sa durée n'est pas limitée à la période de programmation. Surtout, la reconversion doit désormais être considérée comme une partie intégrante de la carrière militaire. Comme le déclarait le ministre de la défense devant le Sénat le mercredi 23 octobre dernier, un droit à la reconversion est désormais reconnu aux militaires.

La formation professionnelle préalable au départ des armées afin de réussir la reconversion du militaire est cependant un acquis depuis plusieurs années : l'ARCO (Association pour la reconversion civile des officiers et sous-officiers), les CIR (Centres interarmées de réorientation), les conventions passées avec l'AFPA, sont autant de moyens qui ont permis dans le passé de réussir la transition entre carrière militaire et activité civile. C'est son

inscription dans le dispositif législatif et son ampleur attendue dans l'avenir qui constituent les éléments réellement novateurs.

## 2. La prorogation de mesures existantes

La loi 70-2 du 2 janvier 1970 qui permet à des officiers et à des sous-officiers supérieurs de poursuivre leur carrière dans la fonction publique sera prorogée jusqu'au 31 décembre 2002. A partir de 1997, pour l'ensemble des armées, ce sont désormais 110 postes pour les officiers et 300 pour les sous-officiers qui seront ouverts chaque année, soit un contingent double de celui des années passées.

Pour l'armée de l'air, le bilan des départs sur la base de la loi 70-2 est le suivant depuis 1990.

Années	Nombre de postes ouverts (toutes armées)	Candidature armée de l'air	
		déposées	retenues
1990	61	222	15
1991	80	167	26
1992	77	132	19
1993	84	99	21
1994	108	111	20
1995	67	120	16
1996	160	197	19

Les articles 5 et 6 (retraite au grade supérieur), et 7 (congé spécial), de la loi 75-1000 du 31 octobre 1975 sont prorogés jusqu'au même terme (31-12-2002), sachant que les bénéficiaires de ces dispositions ne recevront qu'un cinquième du pécule. Pour 1997, le contingent « article 5 » sera de 70 pour l'armée de l'air.

Enfin le dispositif des emplois réservés se poursuivra en mettant l'accent sur deux améliorations : la meilleure prise en compte des acquis des militaires pour les épreuves d'admission et la réduction du délai séparant la réussite à l'examen du recrutement dans ces emplois.

### **3. La compensation de la mobilité**

Pour compenser les affectations nouvelles liées à la restructuration d'unités, la durée de recherche de logement dans une nouvelle garnison sera portée de 3 à 6 jours : l'aide au déménagement sera améliorée pour les engagés et sous-officiers des grades de 2e classe à sergent-chef. A partir de 1997, ils auront droit au même volume de mobilier indemnisable que les sous-officiers supérieurs. Enfin, le cumul du complément et du supplément de l'indemnité pour charges militaires sera étendu au-delà de 36 mois d'affectation pour le personnel des unités dissoutes ou restructurées.

## ***B. LES RECRUTEMENTS ET LA FORMATION***

### **1. Les engagés**

En application de la première année de la professionnalisation, l'armée de l'air pourra recruter, au cours de l'exercice 1997, 1 338 militaires techniciens de l'Air (MTA). Ceux-ci seront recrutés pour un contrat de quatre années renouvelable. Dans les faits, la durée des services pour la majorité des MTA dans l'armée de l'air dépassera rarement 8 ans, seule une petite proportion d'entre eux pourra poursuivre, soit jusqu'à 11 ans de service, soit, en tant que sous-officiers, jusqu'à 22 ans de service.

Les nouveaux MTA, à leur engagement, seront affectés au centre de formation de Saintes, qui forme par ailleurs des jeunes entre 16 et 18 ans pour les conduire en deux ans à un niveau de classes terminales. Les nouveaux MTA recevront, pour leur part, à Saintes, une formation militaire de base pendant un mois et demi, et une formation professionnelle de 15 jours à 1 mois, après quoi ils seront affectés sur une base aérienne.

A court terme, ce recrutement devrait être réalisé dans de bonnes conditions. En effet, la ressource du service national constitue un vivier privilégié pour le recrutement comme MTA, de jeunes désireux de poursuivre une activité militaire et d'acquérir une formation professionnelle utile pour leur retour dans la vie civile à l'issue de leur contrat. Avec la réduction sensible du nombre d'appelés, le recrutement devra s'orienter progressivement vers le marché du travail et expérimenter ainsi auprès de candidats potentiels dépourvus d'expérience militaire, l'attractivité des postes qu'elle proposera et de la rémunération qui s'y rattache.

Cette transition -diminution des appelés, recrutement de MTA-, nécessite la définition précise de postes créés. Elle entraîne en particulier la réduction de 40 à une vingtaine les spécialités habituelles. C'est dans les deux

secteurs de la protection des bases et des infrastructures que la réforme aura les incidences les plus sensibles.

Afin de préparer au mieux la situation future, le chef d'état-major de l'Armée de l'Air a décidé de professionnaliser totalement, dès 1997, les bases de Colmar, Ambérieu et Cognac. Cette expérimentation servira à valider ou à corriger les choix opérés en matière d'organisation des bases et de recrutements de nouveaux engagés et de civils.

## **2. Le recrutement et la formation de l'encadrement**

En 2002, l'armée de l'air présentera un taux d'encadrement de 70 %. Cette statistique légitime d'apporter une attention particulière au recrutement et à la formation des sous-officiers et officiers de l'armée de l'air.

### *a) Le recrutement des sous-officiers*

L'armée de l'air recrute ses sous-officiers à l'Ecole d'enseignement technique de l'Armée de l'Air (EETAA) à Saintes ou par voie d'engagement à l'Ecole de formation militaire (EFM), anciennement située à Nîmes, et implantée à Rochefort depuis juin 1996 où elle a rejoint l'Ecole des spécialistes techniques (EST). C'est dans ce dernier établissement qu'est principalement dispensée la formation professionnelle (mécaniciens ou télémécaniciens).

La réduction des postes budgétaires de sous-officiers pour 1997, en conformité avec la déflation programmée des effectifs, s'élève à 270. Cette donnée nouvelle, conjuguée au transfert de certains postes à des personnels civils, conduit à prévoir un recrutement annuel de 1 200 sous-officiers jusqu'en l'an 2000. Ce flux est à mettre en regard des départs en retraite qui concernent, annuellement, une moyenne de quelque 1 000 sous-officiers. Conjugué aux mesures incitatives de départs anticipés, l'ensemble de ces mouvements concourt au rajeunissement moyen de la population.

### *b) La formation des sous-officiers*

Les nouvelles perspectives de carrière offertes aux sous-officiers, liées à l'allongement des limites d'âge et au renforcement de la carrière courte ont conduit l'armée de l'air à adapter la formation professionnelle sur 4 points :

- **la formation initiale** adaptée aux exigences du premier emploi (brevet élémentaire) axée sur le geste professionnel. De plus, dans un souci d'efficacité, l'armée de l'air a été amenée à regrouper certaines spécialités dites « polyvalentes », en particulier dans les spécialités de l'électronique. Tous les nouveaux brevets de spécialité entrés en vigueur en 1994 font l'objet

d'une étude d'optimisation et une nouvelle définition des programmes est attendue pour 1997 ;

- **la sélection n° 2 (S2)** avancée dans le temps, débouchant sur une formation supérieure approfondie. Les nouveaux programmes de qualification supérieure, mis en vigueur en 1995, font aussi l'objet d'étude pour répondre le plus exactement aux besoins de l'armée de l'air ;

- **l'adaptation de la sélection n° 3 (S3)** des futurs cadres de maîtrise, parmi lesquels seront recrutés les majors et, au-delà, les officiers issus du rang. Cette sélection a désormais une **importance prépondérante pour la poursuite de la carrière**. Les conditions pour se présenter aux épreuves restent inchangées. Les candidats sont classés par niveau en fonction de leur aptitude et des besoins de l'armée de l'air. Cette nouvelle procédure de sélection est en vigueur depuis fin 1993 et donne satisfaction ;

- **une formation interarmées** déjà réalisée pour certaines spécialités (infirmier, moniteur de sport, météorologiste, interpréteur d'image). Dans le cadre du mandat confié au comité de coordination de la formation (CCFR), des études de coopération se poursuivent pour identifier d'autres formations interarmées réalisables.

*c) Le recrutement des officiers*

Les officiers de l'armée de l'air, tous corps et spécialités confondus, sont issus de 8 filières de recrutement. Toutefois, la majorité d'entre eux proviennent de l'école de l'air et de l'école militaire de l'air pour les carrières longues, ou encore ont acquis le statut d'officiers de réserve en situation d'activité (ORSA) du personnel navigant.

### - Officiers à carrière longue

Le recrutement externe de cette catégorie d'officiers est opéré tout d'abord par **l'école de l'air de Salon-de-Provence**, parmi les candidats issus des classes de mathématiques spéciales.

Par ailleurs **l'école militaire de l'air** permet un recrutement semi-direct parmi les jeunes sous-officiers qui ont ensuite vocation à occuper les mêmes emplois que ceux occupés par les officiers recrutés directement.

Pour être complet, parmi les autres provenances d'officiers à carrière longue, il convient naturellement de citer l'Ecole polytechnique et l'école du commissariat de l'air.

### - Officiers à carrière courte

L'encadrement des unités de support et de soutien est souvent assuré par des officiers issus du rang et recrutés au grade de lieutenant parmi des sous-officiers du grade minimal d'adjudant et en fait essentiellement parmi les majors.

Les élèves officiers du personnel navigant (EOPN), sont recrutés parmi les candidats élèves pilotes titulaires du baccalauréat. Après leur réussite au cycle de formation professionnelle, ils deviennent ORSA du personnel navigant.

Les autres ORSA du personnel non navigant, proviennent soit du corps des sous-officiers, après concours, soit de volontaires du contingent pour des spécialités bien définies comme l'informatique.

Le recrutement par ces diverses filières pour 1996 et 1997 est le suivant :

		Réalisé en 1996	Prévision 1997
Officiers carrière longue	Polytechnique	1	2
	Ecole de l'air	96	95
	Ecole commissariat air	8	8
	Ecole militaire air	66	67
Officiers carrière courte	Rang	39	51
	Officier réserve situation activité personnel navigant	96 <sup>(1)</sup>	103 <sup>(2)</sup>
	Officier réserve situation activité personnel non navigant	15	20
	Admis sur titre	0	2
		321	348

<sup>1</sup>dont 2 convoyeuses de l'air

<sup>2</sup>dont 3 convoyeuses de l'air

Le recrutement global d'officiers au cours de la période couverte par la loi de programmation sera très faible, compte tenu de la déflation (- 300 postes) imposée pour 2002, soit 4 % des postes budgétaires. Dès 1998, 60 postes seront supprimés chaque année. La prévision actuelle des départs, compte tenu des mesures d'incitation récemment décidées, est de 380 officiers par an, ce qui, comparé au recrutement, permet de réaliser la déflation imposée.

Le tableau joint rappelle le cursus de formation proposé à ceux des officiers qui deviennent pilotes, chasse ou transport.



## CHAPITRE IV - LES EQUIPEMENTS

### A. *UNE FLOTTE DE COMBAT RÉDUITE, DES CAPACITÉS ACCRUES*

#### 1. Les termes de la transition

Longtemps, le chiffre de 400 appareils de combat monovalents en ligne fut considéré comme le minimum en deçà duquel l'armée de l'air s'estimait dans l'impossibilité de répondre aux missions qui lui étaient confiées. La programmation 1997-2002 et la planification établie à l'horizon 2015 ont tranché sur ce point en portant le **nombre d'avions de combat en ligne** respectivement à 360 et 300, compte tenu de la mise en service de l'appareil polyvalent Rafale. Cette rupture quantitative n'est concevable que si elle porte en corollaire la **modernisation de la flotte** d'avions de combat ainsi que des systèmes d'armement qui lui sont associés. Elle n'était également possible pour l'armée de l'air que si l'évolution du contexte géostratégique justifiait de moduler les missions traditionnelles qui lui étaient imparties. Comme votre rapporteur l'évoque au début du présent rapport, les travaux préparatoires à la présente loi de programmation assignent à nos armées et donc à l'armée de l'air une mission prioritaire de projection, de prévention, même si, évidemment, la protection du territoire demeure une donnée essentielle et que nos capacités de dissuasion sont maintenues et même modernisées.

La politique d'équipements de l'armée de l'air élaborée dans la loi de programmation et le projet de budget 1997 qui en constitue la première traduction entend donc mettre en oeuvre cette double tendance de réduction de format et de modernisation.

La stratégie aérienne moderne requiert en effet de pouvoir disposer d'appareils de combat dotés d'un système d'armement et de navigation évolué, d'une auto-protection élevée face aux menaces électromagnétique et infrarouge et surtout de la capacité de se ravitailler en vol.

Depuis 1992, l'armée de l'air a ainsi retiré progressivement les appareils les plus anciens ne présentant plus les caractéristiques requises.

Pour compenser cette réduction quantitative, l'armée de l'air a introduit des appareils neufs et plus modernes comme le Mirage 2000 D, et des appareils modernisés, Mirage F1CT dérivé du Mirage F1C. L'amélioration qualitative sera poursuivie à partir de 1997 par l'arrivée des Mirage 2000 de défense aérienne rénovés intitulés Mirage 2000-5.

Ainsi, à l'horizon 2015, l'évolution de la flotte de combat en ligne dans l'armée de l'air présentera la configuration suivante :

	1996	1997	2000	2002	2005	2010	2015
<b><u>Avions de combat</u></b>							
Rafale	0	0	0	0	20	80	140
Mirage 2000 C/B	115	115	80	80	80	60	40
Mirage 2000-5 F	0	0	30	30	30	30	20
Mirage 2000 N	65	65	60	60	60	40	40
Mirage 2000 D	40	45	60	60	60	60	60
Mirage F1 CR	40	40	40	40	30	20	0
Mirage F1 CT	40	40	40	40	40	20	0
Mirage F1 C/B	20	20	20	20	20	10	0
Jaguar A	65	50	45	25	0	0	0
Mirage IV P	5	5	5	5	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>390</b>	<b>380</b>	<b>380</b>	<b>360</b>	<b>340</b>	<b>320</b>	<b>300</b>

Au 1er septembre 1996, la flotte en dotation est la suivante :

	1996
<b>AVIONS DES FAS</b>	
Mirage IV P <sup>1</sup>	5
C 135 FR	11
C 160 Astarte	4
Mirage 2000 N <sup>2</sup>	60
Total FAS	80
<b>AVIONS DE COMBAT</b>	
Mirage 2000 DA	115
Mirage 2000 N	5
Mirage 2000 D	40
Mirage F1 C	10
Mirage F1 CR	40
Mirage F1 CT	40
Mirage F1 B	10
Jaguar A	65
Total combat	325
<b>AVIONS DE TRANSPORT</b>	
C 160	68
C 130	12
CN 235	8
Nord 262	18
Twin otter	10
A 310-300	2
DC 8	3
Falcon 900	2
Falcon 50	4
Mystère 20	4
Paris	9
TBM 700	12
Total transport	152

<sup>1</sup> Appareils de reconnaissance stratégique

<sup>2</sup> Appareils de combat à capacité nucléaire et conventionnelle

## 2. Les principaux programmes d'avions de combat a venir

### a) Le programme Mirage 2000

Il semble important à votre rapporteur de rappeler les caractéristiques principales de ce programme Mirage 2000 qui, après les phases indispensables

d'expérimentation de perfectionnement, se révèle être aujourd'hui le fer de lance de la flotte de combat, permettant à celle-ci de hausser considérablement ses capacités. Les versions dont s'équipe et s'équiperont prochainement l'Armée de l'Air -Mirage 2000 D d'attaque au sol et Mirage 2000-5, rénovation des Mirage 2000 de défense aérienne- lui permettent de combler le retard considérable rencontré par le programme Rafale.

### . **Le Mirage 2000 D**

Le Mirage 2000 D est un avion de pénétration et d'attaque au sol tout temps, capable de tirer en aveugle les armements air-sol conventionnels, les armements guidés laser de jour comme de nuit, le missile nucléaire ASMP et, à terme, d'emporter des systèmes de reconnaissance montés en nacelle. Il sera adapté aux futurs armements du type Apache tiré à distance de sécurité. La flotte de combat compte aujourd'hui **trois escadrons de Mirage 2000 D**, basés à Nancy et dont l'un est en cours de constitution. La loi de programmation militaire a prévu de ramener la cible initiale de 90 à 86 appareils et surtout de réduire de moitié la cadence annuelle de livraison entre juillet 1996 et décembre 1998.

En 1997, l'armée de l'air prendra livraison de 6 nouveaux Mirage 2000 D et consacrera à ce programme, en crédits de paiement 159 MF pour le développement, et 1966 MF en production. Le coût total pour l'armée de l'air de ce programme lancé en 1988 est à ce jour de 27.869 MF aux conditions économiques de 1996, et 19.232 MF ont déjà été consommés en développement et production.

### . **Le Mirage 2000-5 (rénovation du Mirage 2000 DA)**

Pour accroître les capacités de défense aérienne, face à une menace en constante amélioration qualitative, un programme de modernisation d'une partie de la flotte de défense aérienne (115 appareils en parc) a été lancé en 1993.

Cela consistait à améliorer le système d'armes de certains des Mirage 2000 de défense aérienne. Ces appareils ont été dotés d'un système d'armes entièrement nouveau, y compris les équipements associés et la cabine de pilotage, sans modifier la cellule et les équipements avion. Le système d'armes 2000-5, dont le développement était en cours pour l'exportation, répondait à ce besoin.

Ainsi 37 Mirage 2000 RDI ont été engagés dans ce cycle de rénovation.

Le Mirage 2000-5 France est un monoplace dont le système d'arme comprend le radar multicibles RDY, la conduite de tir du missile MICA avec capacité d'emporter et de tirer 4 Mica sous fuselage, 2 missiles infrarouges

Magic 2 sous voilure. Il est équipé de 2 canons de 30 mm ainsi que d'une cabine entièrement reconfigurée avec 5 ensembles de visualisation présentant des synthèses opérationnelles au pilote.

En 1997, l'armée de l'air prendra livraison du premier des 37 avions ; en 2000, l'armée de l'air aura reçu livraison des 37 appareils.

Cet appareil est un succès à l'exportation, alors même que l'armée de l'air française n'en est pas équipée à ce jour : soixante exemplaires en version air-air ont été commandés par Taïwan, 5 ayant déjà été livrés en septembre 1996, 12 par le Qatar ; quatre autres pays ont manifesté leur intérêt pour l'appareil.

Le coût total du programme s'élèvera à 4,7 milliards de francs 1997, dont 1,3 milliard a déjà été dépensé. Le projet de loi de finances pour 1997 prévoit, en crédits de paiement, 1,162 milliard pour ce programme.

*b) En attendant le Rafale*

**. Un enjeu et une technologie**

Depuis plusieurs années, lors de l'examen annuel des projets de loi de finances ou des projets de loi de programmation militaire, le Rafale était l'occasion de développer d'un côté, les mérites technologiques considérables du projet et de l'autre, d'en déplorer tout à la fois le coût et les retards, les interrogations allant parfois même, ici ou là, jusqu'à poser la question de son opportunité stratégique. La dernière loi de programmation militaire pour les années 1997 à 2002 a tranché. Le programme sera maintenu, en lui associant ce qu'il faut espérer être un ultime retard, soit la mise en place du 1er escadron opérationnel air à la fin de 2005.

Si cette même loi de programmation a réduit la cible finale des Rafale Marine de 86 à 60, elle maintient à 234 appareils celle de l'armée de l'air, soit 139 biplaces et 95 monoplaces.

Une grande partie du pari concernant le format et les missions futures de l'armée de l'air repose sur ce programme : c'est la polyvalence que promet le Rafale qui justifie et en quelque sorte légitime le passage, à l'horizon 2015, à 300 avions de combat en ligne.

A cet égard, le doute est permis puisque les perspectives de la flotte à l'horizon 2015, décrite dans le précédent tableau, ne prévoient que 140 Rafale sur un total de 300 avions.

La totale polyvalence qu'offrira le Rafale mérite d'être rappelée : cet avion pourra effectuer les missions suivantes : pénétration et attaque au sol par tous les temps, frappe nucléaire, défense et supériorité aérienne, interventions à

long rayon d'action avec ravitaillement en vol, reconnaissance tactique et stratégique.

Grâce à son système d'armes, il pourra mener des attaques tous temps sur des objectifs au sol, avec tir à distance de sécurité de divers missiles classiques ou nucléaires ou tir de précision d'armements classiques ; il lui sera possible d'assurer un niveau de survie élevé dans un univers dense en menaces grâce notamment à un système de contre-mesures interne adaptées. Le Rafale pourra enfin engager un combat à grande distance contre plusieurs avions hostiles grâce à des capteurs adaptés et à des missiles "tire et oublie". Tous les armements existants ou futurs pourront être emportés : Apache, Scalp emploi général, armement air sol modulaire, AS30L, bombes lisses et freinées, missiles antiradar futur, sans oublier l'air sol moyenne portée nucléaire (ASMP « amélioré »). En outre, il pourra emporter des missiles MICA JR et EM lors des missions offensives, ce qui lui confèrera une capacité de polyvalence élargie. En défense aérienne, sa capacité d'emporter le missile air-air du MICA sera sensiblement supérieure à celle du M 2000-5.

### . Un programme suspendu

Plus de 14 ans auront séparé le vol du premier prototype (CO1) (19 mai 1991), de la constitution du premier escadron opérationnel fixée à ce jour à l'été 2005. Les causes de ces retards ont été d'ordres technique et financier. La gestion budgétaire a entraîné l'arrêt de l'industrialisation de la cellule équipée en novembre 1995 puis l'arrêt, en avril 1996, de la production des avions de série. A ce jour le programme est donc suspendu ...

Sur le plan financier, le coût total pour la défense s'élèvera à un peu plus de 200 milliards, non compris la participation de l'industrie au développement à hauteur de 25 %. Depuis le début du programme, la Marine a dépensé 6,5 milliards de francs ; l'armée de l'air y a déjà consacré un peu plus de 26 milliards et entend, sur toute la période de programmation, y consacrer un peu plus de 24 milliards sur un total de 36 milliards affecté au programme pendant la même période. En crédits de paiement, le présent projet de budget pour 1997 prévoit en développement et production 3,8 milliards, dont 3,6 milliards de francs au titre de l'armée de l'air. **Après 2002, ce sont quelque 135 milliards qu'il restera à trouver pour achever le programme**, qui nécessiteront pour les programmations à venir un effort financier majeur pour l'Armée de l'air en particulier.

#### *c) Les munitions associées à la flotte de combat*

### . Le missile Apache antipiste

Ce missile modulaire, qui constituera l'un des armements tactiques principaux du Mirage 2000-D et du Rafale, a pour mission la neutralisation à distance de sécurité (140 km) de bases aériennes par l'interdiction des pistes et

des aires bétonnées au moyen de charges classiques. Il est équipé d'un système de navigation par inertie et capable d'approcher à très basse altitude en suivi de terrain. Son radar lui permet enfin la détection et l'identification de l'objectif. Les 100 exemplaires prévus sont commandés en 1997 et auront tous été livrés à l'armée de l'air en 2002. Le coût total de ce programme, réalisé en coopération principale Matra-Défense et Aérospatiale, est de 4 168 MF en 1996. Les crédits de paiement prévus en 1997 -développement et fabrication- s'élèvent à 464 MF.

### **. Le SCALP/emploi général**

Le SCALP/emploi général, dérivé de la famille Apache, est un missile à charge unique air-sol largué à distance de sécurité (400 km), et des systèmes de défense adverses protégeant les objectifs d'infrastructures militaires logistiques, économiques.

Le lancement de la réalisation de ce programme interviendra à la fin de cette année, les premières livraisons de série interviendront à partir de 2002. La maîtrise d'oeuvre est assurée par Matra-Défense avec une sous-traitance réunissant Aérospatiale, Sagem, Thomson, Microturbo et Intertechnique.

Le gouvernement britannique a lancé un appel d'offres international pour le Conventional armed stand-off missile (CASOM). Le choix s'est porté, en juillet 1996, sur le missile Storm-Shadow proposé par Matra/British Aerospace. La convergence des besoins entre Français et Britanniques devrait aboutir à un missile SCALP/EG comparable au Storm Shadow. Le coût total du programme s'élèverait à 4 452 MF aux conditions économiques de 1996. Seuls les crédits de développement -compte tenu de l'avancement du projet- sont pris en compte dans le projet de loi de finances pour 1997 qui lui consacre 93 MF en crédits de paiement et 430 MF en autorisations de programme.

## . Le MICA

Il s'agit d'un missile d'interception, de combat et d'autodéfense destiné à succéder à la fois aux Super 530 D et Magic 2. D'une portée de 60 km à capacité multicibles, il sera l'armement principal du Rafale et du Mirage 2000-5 dans leurs missions de défense aérienne ainsi que l'armement d'autodéfense dans les missions d'interdiction et d'attaque au sol du Rafale.

225 commandes et 125 livraisons, sur un total de 1 000 exemplaires, seront intervenues en 2002. Ce missile (Matra-Défense) a été commandé par Taïwan et le Qatar -clients du Mirage 2000-5-, Taïwan ayant reçu ses premières livraisons cette année. L'intégration possible du MICA au F16 et à l'EF 2000 renforcent les perspectives à l'exportation. Un peu plus de 2 milliards de francs ont été consacrés au développement de ce programme dont le coût total s'élèverait à 10 milliards de francs. Le projet de budget 1997 consacre 350 MF de crédits de paiement à ce programme.

### *d) Le programme SCCOA*

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

Au total le système se déclinera autour de 6 radars, dont un radar pour l'ACCS de l'OTAN (Air Control and Command System), d'un système de communications, d'un outil informatique en particulier d'une version améliorée d'un logiciel STRIDA (Système de traitement et de représentation des informations de défense aérienne) et de 4 centres complets d'opérations.

Trois étapes ont été prévues pour ce programme. La première a été lancée en 1993, la seconde le sera en 1997, la dernière débutera en 2000.

Le financement de ces trois étapes s'établit comme suit pour un coût total de 15 498 millions de francs.

étape 1 : 5 378 MF

étape 2 : 2 250 MF

étape 3 : 7 870 MF

Pour ce programme, l'Armée de l'Air disposera en 1997 de 715 MF pour l'étape 1 et 68 MF pour l'étape 2.

L'Armée de l'Air recevra en 1997 livraison de 2 des 4 radars de défense aérienne transportables par cargo TRS 22XX , ainsi qu'un ensemble projetable de contrôle de conduite des opérations et de commandement (C3M)

## ***B. L'INCONNUE DE LA FLOTTE DE TRANSPORT MILITAIRE***

### **1. Le besoin stratégique**

La participation de la France aux opérations multinationales -ou seulement nationales- de gestion de crises est une constante qui n'est plus à démontrer. Dans ce contexte, la capacité d'assurer rapidement et à grande distance le transport d'hommes, de matériels, de fret occupe une place centrale. Ces opérations sont d'ailleurs susceptibles de se produire en dehors du cadre militaire ou de crise : bien des catastrophes naturelles, des situations de famine requièrent de pouvoir disposer rapidement, dans des sites isolés ou d'accès difficile, de matériel d'assistance humanitaire.

L'activité du commandement de la force aérienne de projection (CFAP) dont le PC est basé à Villacoublay, est un indicateur précieux des missions du transport militaire exécutées par la France : l'ensemble des appareils de la FAP parcourt quotidiennement 140 000 km, transportant en moyenne 2 000 passagers et 1 000 tonnes de fret. Depuis 20 ans, le CFAP a pris part à 24 opérations militaires dans le cadre de la gestion des crises. Depuis 1992, les appareils du CFAP ont effectué plus de 2 300 missions sur l'aéroport de Sarajevo, transportant 27 000 passagers et 25 000 tonnes de fret. L'activité aérienne du CFAP a atteint 102 000 heures en 1995 et 53 000 heures pour les six premiers mois de 1996.

Pour effectuer ces missions, la flotte aérienne de projection dispose d'une flotte en partie vieillissante dont il convient de faire l'«état des lieux».

### **2. L'outil de transport militaire en 1996**

Le CFAP dispose d'un parc aérien très varié de 247 aéronefs -dont 100 hélicoptères-. Il convient d'en retenir principalement :

- **le C 160 Transall**, de fabrication franco-allemande, est l'appareil cargo de base. L'armée de l'air en détient 68 : 48 en version C 160 première série et 20 en nouvelle génération. Excellent appareil tactique, il présente de remarquables capacités d'aéroportage sur pistes sommaires et d'aérolargage

sur les théâtres d'opération. Sa faible motorisation ne lui confère pas de capacités logistiques suffisantes sur grande distance.

Construit à partir de 1979, le Transall NG peut être ravitaillé en vol et peut, par conséquent, franchir des distances supérieures.

- **Le C 130 Hercules**, fabriqué aux Etats-Unis par Lockheed : 12 exemplaires, 3 en version courte, 9 en version longue équipent l'armée de l'air. C'est aussi un cargo tactique polyvalent mais si son gabarit de soute est légèrement inférieur à celui du Transall, ses performances logistiques sont très supérieures (capacités d'emport, distances franchissables).

- La flotte de transport logistique est composée aujourd'hui de 2 DC8 72, 1 DC8 55 et de 2 A310 qui permettront de répondre aux principaux besoins de transport inter-théâtre à longue distance.

En cas de besoin, le complément sera obtenu par un recours accru à l'affrètement et par le biais d'accords bilatéraux ou la constitution d'un pool européen.

- Des hélicoptères (100 appareils de 7 types différents), répartis au sein d'unités constituées et de détachements permanents ou temporaires (Puma, Fennec).

Cette liste n'épuise pas la totalité des différents appareils du CFAP. Elle comporte ses principaux éléments qui conditionnent en partie son avenir. En effet, les 48 Transall de première génération devront être retirés du service sur une période de six ans à partir de 2003. C'est pour préparer cette échéance que l'armée de l'air, à partir de 1984, a exprimé le besoin d'un transport tactique moderne. De quel type d'appareil s'agira-t-il, pour maintenir, comme le prévoit la loi de programmation militaire, la même capacité tactique qu'aujourd'hui ?

### **3. Le projet de l'avenir : l'ATF**

Le projet d'avion de transport futur (ATF) est l'aboutissement d'un processus européen qui s'est engagé en 1985, sur la base du besoin exprimé par l'armée de l'air française qui s'est avéré correspondre à celui d'autres pays européens.

Il regroupe aujourd'hui 8 pays <sup>1</sup> et 8 industriels -Aérospatiale, DASA, British Aerospace, Alenia, Casa, Flabel, Ogma et Tusas- et vise un marché minimal de 300 appareils.

---

<sup>1</sup> France, Allemagne, Grande-Bretagne, Italie, Espagne, Belgique, Portugal, Turquie.

Les principales spécifications retenues ont été les suivantes :

- une aptitude aux terrains sommaires,
- une dimension de soute -4 m de large- permettant d'emporter les futurs équipements de l'armée de terre VBCI, NH 90 ou Tigre,
- un couple charge utile-rayon d'action permettant de transporter 25 tonnes sur 3 700 km ou 17 tonnes sur 5 500 km,
- une vitesse de croisière -680 km/h- permettant à l'ATF d'effectuer une rotation en moins de 24 heures sur un terrain situé à 5 500 km,
- une autonomie de chargement et de déchargement permettant de s'affranchir des infrastructures aéroportuaires, nécessitant une rampe de chargement à l'arrière.

Sur ces bases, le programme élaboré dans un premier temps avait cependant atteint un coût qui rendait sa réalisation difficile. Un groupe de travail franco-allemand, créé en 1994, s'est efforcé d'étudier toutes les solutions permettant de réduire les coûts. Ce groupe de travail a abouti en réduisant très sensiblement certaines exigences opérationnelles permettant de réduire les frais fixes et le coût unitaire. Le choix d'une motorisation s'est porté sur le turbopropulseur, plus manoeuvrable au sol mais aussi plus léger et moindre consommateur que le turboréacteur, contribuant également à alléger le coût financier.

Le projet, il faut en convenir, réunit aujourd'hui un nombre saisissant d'arguments en sa faveur.

La situation du programme sur le plan international a évolué -les spécifications opérationnelles (European Staff Requirement, ESR) ont été définitivement arrêtées et signées par l'Allemagne, la France et l'Espagne.

Ces spécifications ne sont donc pas révisables, à la différence de ce qui se produisait souvent dans les programmes d'armements où les sauts technologiques étaient intégrés dans des développements en cours -allongeant d'autant les délais et alourdissant le coût final.

- L'approche commerciale est confirmée : la gestion du programme sera faite par Airbus Military Company (AMC), filiale d'Airbus.

- Sur ces bases, les coûts ont pu être substantiellement réduits : l'enveloppe nécessaire à l'acquisition de 50 avions -besoin français désormais consacré par la loi de programmation-, s'élèverait à 27 milliards de francs. A comparer au coût d'une flotte de C 130 J permettant une capacité d'emport équivalente -soit 80 appareils- qui s'élèverait à 31 milliards de francs.

**Les coûts d'utilisation** comparés de ces deux types d'appareils conforte la compétitivité de l'ATF comme le démontre le tableau ci-après :

	Coût d'acquisition	Coût d'utilisation	Total
50 ATF	22,6	29	51,6
80 C 130 J	26	54	80

- Face à cette stratégie industrielle : engagements sur les prix, les délais et les performances, c'est aux Etats qu'il reviendrait maintenant de prendre l'engagement ferme d'acquisition d'un certain nombre d'appareils. Faute d'un tel engagement, les industriels, qui se sont vu refuser -en France comme en Allemagne- un financement public du développement, ne pourraient mobiliser le financement bancaire de substitution.

C'est notamment ce dernier point qui laisse planer l'incertitude quant à l'avenir du programme ; il n'est pas le seul.

#### **4. L'avenir du projet**

. L'hypothèse d'un engagement de l'Etat français à passer des commandes fermes d'un certain nombre d'ATF se heurte à des difficultés juridiques. Or, cet engagement est nécessaire à l'industrie pour recueillir les prêts bancaires qui lui permettront de financer la part française du développement, soit 7 milliards de francs. L'idée serait de constituer un EPIC (Etablissement public industriel et commercial) dont la mission serait d'une part de recevoir les financements bancaires et d'autre part de symboliser l'engagement de l'Etat, soit à commander les appareils, soit à dédommager les prêteurs. L'organisation de coopération conjointe en matière d'armement (OCCAR) récemment créée et qui préfigure la future agence européenne de l'armement, ne pourrait-elle pas constituer la structure idoine ? Réunissant quatre des huit parties au projet, dotée de la personnalité juridique, de l'autonomie financière, elle pourrait être à même de concrétiser l'engagement des Etats à passer des commandes fermes.

Telle est à ce jour la première impasse à laquelle le projet se trouve confronté.

Une seconde contrainte est liée au calendrier, très serré, du programme ; celui-ci se présente de la façon suivante :

- lettre d'intention des Etats : fin 1996

- demande de soumission d'offre à AMC : début 1997
- choix du motoriste : 2e semestre 1997
- offres définitives d'AMC : fin 1997
- mémorandum d'agrément et signature des contrats : mi-1998
- 1er vol : 3e trimestre 2002
- 1ère livraison : 2e trimestre 2004
- qualification opérationnelle : 2e trimestre 2005.

L'échéance capitale pour la faisabilité du projet -2004- est en particulier liée aux besoins de la Grande-Bretagne qui doit commencer, à cette date, le remplacement de ses appareils les plus anciens. Malgré tout l'intérêt, tant politique qu'industriel que constitue la participation de la Grande-Bretagne à un projet en coopération européenne à finalité de défense, ce pays n'est pas, à proprement parler et en dépit des insistances de British Aerospace, le partenaire le plus résolument engagé dans le projet ATF. La Grande-Bretagne a d'ailleurs déjà engagé le renouvellement de sa flotte de transport par l'acquisition de 25 C 130 J, concurrent direct de l'ATF.

Une incertitude supplémentaire concerne les besoins finaux des pays. La France a réduit à 50 appareils son ambition initiale. Il est probable que d'autres pays procéderont de même, surtout quand viendra le moment du passage des commandes fermes.

La dernière source d'inquiétude naît du contexte budgétaire : il a conduit la France et l'Allemagne, tout en réitérant le besoin et l'intérêt de ce projet, à ne prévoir aucun financement spécifique dans leurs projets de budget 1997. Le prochain sommet franco-allemand, qui fera une place centrale aux programmes d'armements communs, sera décisif quant à l'avenir du projet.

Au total les perspectives ne semblent guère encourageantes à ce stade, et c'est fort regrettable. La capacité de projection est non seulement considérée en théorie comme une mission prioritaire, elle est aussi, dans la pratique quotidienne, celle qui sollicite le plus l'armée de l'air. C'est cette dernière qui a oeuvré pour définir les principales caractéristiques d'un appareil qui correspond réellement à son besoin tactique et qui est parvenue à rassembler ses partenaires autour d'un projet dont le coût, certes encore élevé, devient abordable. On connaît par ailleurs toute l'importance que revêtirait ce programme en termes de coopération industrielle européenne, d'activité et donc d'emploi, de fédérateur sur le plan politique et militaire. Dans cette logique assez sombre, il faut souligner les initiatives de coopération franco-allemandes engagées entre le CFAP français et son homologue allemand. L'idée d'un « pool franco-allemand, les échanges d'appareils, les

entraînements communs sont une réponse concrète, formulée sur une base pragmatique par les premiers opérateurs, sur le terrain du transport militaire. Les esprits sont prêts, il ne manque que l'outil.

### **C. L'ACTIVITÉ AÉRIENNE**

Deux paramètres budgétaires permettent de mesurer le niveau de l'activité aérienne d'où découlent, entre autres, les capacités d'entraînement des pilotes et la disponibilité des appareils : le coût du carburant aéronautique d'une part, l'entretien programmé des matériels, d'autre part.

#### **1. Les coûts des carburants**

La dotation 1997 pour les carburants aéronautiques est maintenue en francs courants à 771 millions de francs. Cette dotation est, comme d'ailleurs pour les exercices précédents, très irréaliste. Elle est en effet basée sur un dollar à 5 francs et sur un baril à 16,5 dollars, soit un m<sup>3</sup> de carburant à 1 010 francs alors qu'à ce jour il en coûte 1 350 francs. Si cette tendance venait à se poursuivre en 1997, il manquerait 220 MF à l'armée de l'air, soit l'équivalent de trois mois d'activité. Or, si nos partenaires américains et britanniques permettent à leurs pilotes un entraînement annuel à 210 et 220 heures de vol, l'armée de l'air a fixé son objectif à 180 heures par an qui constitue un plancher en dessous duquel elle risque d'être contrainte de passer momentanément.

#### **2. Les crédits alloués à l'entretien programmé des matériels**

Ces crédits sont en diminution, pour leur part, de 515 millions de francs, du fait du transfert de charge principalement de 500 millions de francs du titre III sur le titre V.

Il convient de rappeler que ces crédits permettent de rémunérer la main-d'oeuvre chargée d'entretenir ou de réparer les appareils de l'armée de l'air, soit chez les constructeurs eux-mêmes, soit dans les ateliers industriels de l'aéronautique (AIA), dépendant de la DGA.

Enfin le projet de loi de finances pour 1997 permet -hors transfert de 500 MF- une augmentation de 3,23 % par rapport à 1996 destinés aux rechanges aériens.

Au total, les crédits d'équipement programmé des matériels se présentent de la façon suivante pour 1997 :

*en millions de francs*

Crédits	1996	1997	Ecart	
			Valeur absolue	%
Titre III				
Autorisations de programmes	1 463,3	948,7	- 514,6	- 35,6 %
Crédits de paiement	1 463,7	948,7	- 515,0	- 35,18 %
Titre V				
Autorisations de programmes	4 069	4 961	+ 892,0	+ 21,92 %
Crédits de paiement	3 343	4 041	+ 698,0	+ 20,87 %
Total				
Autorisations de programmes	5 532,3	6 326,7	+ 212,4	+ 3,47 %
Crédits de paiement	4 806,7	4 989,7	+ 183,0	+ 3,80 %

## CONCLUSION

A l'issue de cette présentation générale des crédits de l'Armée de l'air pour 1997, votre rapporteur, tout en se félicitant de la conformité globale de ce projet de loi de finances 1997 à la première annuité de la loi de programmation, ne peut manquer de relever quelques motifs d'inquiétude.

Le premier a trait au sort qui sera réservé à la gestion 1996 des crédits de défense dont le titre V a été amputé de 8,5 milliards. Les armées auront-elles la possibilité de consommer, avant la fin de l'année, les quelques milliards de crédits de report disponibles, sachant que la base de la programmation 1997-2002 a été, légitimement, construite sur la base de crédits budgétaires ?

Le second motif de préoccupation tient à l'incertitude qui affecte le devenir de l'ATF. La non-inscription en programmation de crédits pour le financement du développement et le recours de substitution à des crédits bancaires génèrera des frais financiers qui viendront alourdir le coût final d'un projet dont votre rapporteur, après d'autres, a souligné l'intérêt essentiel pour les armées et pour l'industrie européenne.

Le troisième motif d'inquiétude est lié au précédent. Les deux programmes aéronautiques qui conditionnent la crédibilité du modèle d'armée de l'air à l'horizon 2015, le Rafale et l'ATF, nécessiteront après 2002, un titre V "Air" doté annuellement de quelque 25 milliards de francs, à comparer à une moyenne de 20 milliards par an sur 1997-2002. Ce pari pourra-t-il être tenu ?

## EXAMEN EN COMMISSION

Votre commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a examiné le présent rapport pour avis au cours de sa réunion du mercredi 27 novembre 1996.

A l'issue de l'exposé du rapporteur, un débat s'est instauré entre les commissaires.

M. Xavier de Villepin, président, s'est dit préoccupé de la réduction, pour des raisons budgétaires, de l'activité aérienne qui risquaient d'affecter le niveau d'entraînement de nos pilotes.

Répondant aux interrogations de MM. André Dulait, Jean Clouet et Guy Penne sur les coûts d'acquisition par l'armée de l'air de ses carburants aéronautiques, M. Hubert Falco, rapporteur pour avis, a précisé que l'armée de l'air se fournissait auprès du service des essences des armées. L'armée de l'air ne payait pas les taxes sur les produits pétroliers mais sa dotation annuelle s'avérait souvent insuffisante, compte tenu des évolutions du prix du baril et du taux de change du dollar.

M. Xavier de Villepin, président, a partagé avec M. Hubert Falco son inquiétude sur les financements nécessaires au bon déroulement du programme Rafale. Il a rappelé que l'Allemagne se heurtait également à des problèmes budgétaires pour le financement de l'Eurofighter (EFA) et des programmes spatiaux en coopération. Enfin, M. Xavier de Villepin, président, a évoqué avec le rapporteur pour avis les critères de répartition des 234 Rafale prévus pour l'armée de l'air entre la version biplace et la version monoplace.

Puis la commission a émis un **avis favorable** à l'adoption de l'ensemble des crédits destinés au ministère de la Défense pour 1997.