

N° 104

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1993 - 1994

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1993.

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 1994 ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME VII

DÉFENSE

AIR

Par M. Albert VOILQUIN,

Sénateur.

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

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10^e législ.) : 536, 580, 582, 583 et T.A. 66.

Sénat : 100 et 101 (annexes n^{os} 46 et 47) (1993-1994).

Lois de finances.

SOMMAIRE

| | Pages |
|---|--------------|
| | - |
| INTRODUCTION | 5 |
| I - LE PROJET DE BUDGET DE L'ARMEE DE L'AIR POUR 1994 .. | 7 |
| A - L'EVOLUTION DES DOTATIONS | 7 |
| 1. Les crédits de fonctionnement : une croissance préservée | 8 |
| 2. Les crédits d'équipements : une réduction substantielle | 11 |
| B - LES MOYENS EN PERSONNELS | 13 |
| 1. Les personnels d'active | 15 |
| 2. Les personnels appelés | 16 |
| 3. La nécessaire amélioration des conditions de vie et de travail des personnels | 18 |
| II - L'ARMEE DE L'AIR EN 1992-1993 | 19 |
| A - L'ORGANISATION DE L'ARMEE DE L'AIR | 19 |
| 1. La réforme de l'état-major de l'air | 19 |
| 2. La poursuite des évolutions des services | 21 |
| 3. La montée en puissance du commandement des systèmes de télécommunications de l'armée de l'air | 23 |
| 4. Une nouvelle organisation de la défense aérienne | 24 |
| 5. La nouvelle composition des unités aériennes | 24 |
| B - L'ACTIVITE AERIENNE | 24 |
| 1. Les carburants opérationnels | 25 |
| 2. L'entretien programmé des matériels | 26 |
| C - LE RECRUTEMENT ET LA CARRIERE DES PERSONNELS .. | 27 |
| 1. Le recrutement | 27 |
| 2. La formation | 30 |
| 3. La carrière des personnels | 33 |
| D - L'EQUIPEMENT DE L'ARMEE DE L'AIR : OU COMMENT PRESERVER LE PRESENT SANS SACRIFIER L'AVENIR? | 34 |
| 1. Les développements | 35 |
| a) Le Rafale | 36 |
| b) Les autres avions de combat | 37 |
| c) Les missiles | 37 |
| d) L'électronique et les transmissions | 38 |

| | Pages |
|--|--------------|
| | - |
| 2. Les fabrications | 40 |
| <i>a) Les avions de combat</i> | 40 |
| <i>b) Les autres avions</i> | 43 |
| <i>c) Les missiles et munitions</i> | 43 |
| 3. L'avenir de la composante nucléaire aéroportée | 45 |
| E - LE TRANSPORT AERIEN MILITAIRE | 46 |
| 1. Les missions du COTAM | 47 |
| 2. Les moyens du COTAM | 48 |
| <i>a) Les personnels</i> | 49 |
| <i>b) Les matériels</i> | 50 |
| 3. L'avenir | 51 |
| <i>a) Les besoins en matière de projection de forces</i> | 51 |
| <i>b) Les moyens envisageables</i> | 52 |
| LES CONCLUSIONS DE VOTRE RAPPORTEUR | 54 |
| EXAMEN EN COMMISSION | 55 |

Mesdames, Messieurs,

Pour l'armée de l'air, le projet de budget pour 1994 ne constituera pas un budget de rupture.

En effet, sans être somptuaire, loin de là, il permet la poursuite des principaux programmes déjà engagés par nos forces aériennes.

En réalité, comme nous le verrons, il s'agit plutôt d'un budget d'attente et qui, comme tel, sans susciter l'enthousiasme, appelle tout à la fois à la patience et à la vigilance.

//

I - LE PROJET DE BUDGET DE L'ARMÉE DE L'AIR POUR 1994

A - L'ÉVOLUTION DES DOTATIONS

En 1994, les crédits inscrits au projet de loi de finances au titre de l'armée de l'air s'élèvent, à structure constante, à 38,6 milliards de francs, soit une diminution de 4,8 % par rapport à la loi de finances initiale pour 1993.

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution des dotations de l'armée de l'air de 1993 à 1994 (hors DCAé).

| | Budget 1993 (LFI) | Projet de budget 1994 | Ecart 1993/1994 | Evolution en % |
|------------------------------------|----------------------|--------------------------|--------------------|-------------------|
| Dépenses ordinaires (Titre III) | 15 451 | 15 630,6 | + 179,6 | + 1,16 |
| Dépenses en capital (Titre V) | 25 188 | 23 036 | - 2 152 | - 8,5 |
| TOTAL | 40 639 | 38 666,6 | - 1 972,4 | - 4,8 |
| Autorisations de programme | 23 999 | 22 276,5 | - 1 722,5 | - 7,2 |

Si l'on raisonne en termes de moyens disponibles, l'évolution des dotations de l'armée de l'air est la suivante :

1993

(millions de francs)

| LFI 1993 | Annulations 1993 | Réduction des reports obligés | Loi de finances rectificative | Changement de structure budgétaire | TOTAL DISPONIBLE 1993 |
|-------------|---------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--|-----------------------------|
| 40 639 | - 2 217,8 | + 869 | + 190 | - 394 | 39 086,2 |

1994

| PLFI 1994 | Réduction des "reports obligés" | TOTAL DISPONIBLE 1994 | Ecart 1993/1994 | Evolution % |
|----------------------|--|--------------------------------------|----------------------------|------------------------|
| 38 666,6 | + 1 076* | 39 742,6 | + 656,4 | + 1,679 |

* dont bénéficie le titre V de l'armée de l'air

1. Les crédits de fonctionnement : une croissance préservée

En 1994, les crédits de fonctionnement de l'armée de l'air (Titre III) atteindront 15,7 milliards de francs, soit une augmentation de 1,6 % en francs courants.

Compte tenu du taux prévisionnel de l'inflation pour 1994, soit 1,7 %, le pouvoir d'achat global de l'armée de l'air connaîtra une légère régression.

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

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

| | Budget 1992 | Budget 1993 (LFI) | Projet de budget 1994 | Variation (%) |
|--|-----------------|----------------------|--------------------------|---------------|
| Rémunérations et charges sociales | 10 076,3 | 10 617,7 | 10 754,6 | + 1,3 |
| Alimentation | 541,6 | 550,0 | 560,8 | + 2 |
| Fonctionnement des bases et services (DCAé exclue et hors produits pétroliers) | 1 259,6 | 1 273,6 | 1 368,7 | + 7,46 |
| Produits pétroliers (DCAé exclue) | | | | |
| - avions | 1 165,0 | 1 097,3 | 1 097,3 | 0 |
| - autres | 246,3 | 232,0 | 232,0 | 0 |
| total | 1 411,3 | 1 329,3 | 1 329,3 | 0 |
| Entretien programmé des matériels (DCAé incluse) | 1 733,8 | 1 680,4 | 1 660,7 | - 1,2 |
| Musée de l'air et de l'espace | - | - | 27,3 | NS |
| TOTAL | 15 022,6 | 15 451,0 | 15 701,5 | 1,6 |

Pour 1994, la répartition des crédits du titre III laisse apparaître :

- une légère augmentation en francs courants des dépenses consacrées aux rémunérations. Elles s'élèvent à 10,7 milliards de francs en 1994, soit une progression de 1,3 %, inférieure au taux d'inflation prévu pour 1994 ;

- une stagnation des crédits destinés à l'achat de produits pétroliers. Les dotations de 1993 sont purement et simplement reconduites pour 1994 ;

- une diminution des crédits consacrés à l'entretien programmé des matériels (- 1,2 %), qui fait suite à deux années de réduction (- 3,1 % en 1993 et - 1,7 % en 1992). Cette diminution s'explique par le transfert de 19,7 millions de francs du Titre III au

Titre V. Hors ce transfert, la dotation destinée à l'entretien programmé des matériels de 1993 est reconduite en 1994.

- une augmentation de la dotation destinée à l'alimentation : + 2 % ;

- une forte progression des crédits consacrés au fonctionnement des bases et services qui passent de 1,273 milliard de francs en 1993 à 1,368 milliard de francs en 1994, soit une croissance de 7,46 %. Cette évolution s'explique par la conjonction de trois éléments :

- une augmentation de la dotation destinée au fonctionnement courant de 12,7 millions de francs (soit + 1 %) ;

- des transferts de l'armée de l'air vers les organismes interarmées pour un montant total de 8,038 millions de francs, soit :

. 1,07 million de francs pour l'intégration de la cellule renseignements de l'armée de l'air au sein de la direction du renseignement militaire ;

. 1,189 million de francs au profit du collège interarmées de défense ;

. 5 millions de francs destinés aux garanties d'occupation de logements transférés aux "dépenses communes" du ministère de la défense.

- un transfert du titre V de l'armée de l'air vers le titre III pour un total de 90,6 millions de francs. Ce transfert concerne des matériels du Commissariat (48,9 millions de francs) ainsi que des dépenses de maintenance d'infrastructure et d'installations nucléaires (41,7 millions de francs). Il se justifie par la nature de ces crédits inscrits à tort jusqu'à présent au titre III.

Ainsi, hors transferts, la dotation consacrée au fonctionnement des bases et services n'augmentera que de 12,7

millions de francs, soit une croissance de 1 %. Cette progression n'apparaît pas suffisante à votre rapporteur. Et ce d'autant moins qu'un effort financier relativement modéré -estimé à 100 millions de francs par le chef d'état-major de l'armée de l'air- permettrait une notable amélioration des conditions de vie et de travail des personnels sur les bases.

Votre rapporteur tient, en outre, à souligner la nécessité de procéder à une nouvelle revalorisation de l'indemnité spéciale de sécurité aérienne versée aux contrôleurs aériens militaires. Une augmentation substantielle de cette indemnité apparaît en effet indispensable si l'on veut retenir les personnels souvent tentés de rejoindre le secteur civil où les rémunérations et les conditions de travail sont beaucoup plus gratifiantes.

2. Les crédits d'équipement : une réduction sensible

En 1994, les crédits d'équipement de l'armée de l'air, inscrits au projet de loi de finances, s'élèveront à 23,036 milliards de francs. Ils atteignaient 25,188 milliards de francs (hors DCAé) dans la loi de finances initiale pour 1993. Ils subissent donc une diminution de 8,54 % (- 2,152 milliards de francs).

Cependant, si l'on raisonne en termes de moyens disponibles, les ressources de l'armée de l'air consacrées à l'équipement doivent être augmentées de 1 076 millions de francs en raison d'une réduction à due concurrence des "reports obligés". Cette somme est ainsi répartie :

- Rafale : + 350 millions de francs (dont 100 millions de francs au titre du développement et 250 millions de francs au titre de la fabrication) ;
- Mirage 2000 D : + 400 millions de francs ;
- Super 530 Dpoppler : + 80 millions de francs ;
- Rechanges : + 246 millions de francs.

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

| | Autorisations de programme | | | | Crédits de paiement | | | |
|--|----------------------------|---------------|-----------------|----------------|---------------------|---------------|-----------------|----------------|
| | 1992 | 1993 (LFI) | Projet 1994 | Variation | 1992 | 1993 (LFI) | Projet 1994 | Variation |
| Etudes, recherche et prototype (dont Espace) | 7 602 | 6 026 | 6 086,3 | - 15,6 % | 6 561 | 6 973 | 5 799,3 | - 16,8 % |
| Fabrications | 16 681 | 16 930 | 16 090,9 | - 5,0 % | 17 081 | 17 174 | 16 221,9 | - 5,5 % |
| Infrastructure | 916 | 1 043 | 1 100,3 | + 5,5 % | 1 015 | 1 041 | 1 015,3 | - 2,5 % |
| TOTAL TITRE V | 25 809 | 23 999 | 22 276,5 | - 7,2 % | 25 206 | 25 188 | 23 036,5 | - 8,5 % |

On peut ainsi noter que :

● Les dotations destinées aux études, recherches et prototypes connaissent une réduction sensible : - 16,5 %. Cette évolution affectera principalement :

- Les études relatives à l'Espace (- 144 millions de francs, soit - 77,8 %), ce qui n'apparaît pas surprenant au regard de l'état d'avancement des programmes correspondants (Hélios et Syracuse) ;

- Les développements de la direction des constructions aéronautiques (Rafale et M88, Mirage 2000 DA, Mirage 2000 D...). Les dépenses correspondantes sont réduites de près de 800 millions (- 17 %). Cette réduction trouve son origine principale dans le fait que le programme ACT-Rafale approche de son terme en matière de recherches-développements. Elle contribuera cependant à induire un retard de six mois de ce programme qui engendrera un retard de près d'un an dans la mise en service opérationnelle du premier escadron doté de Rafale.

- En revanche, les crédits consacrés aux développements des missiles (Magic II, MICA, SAMP-FSAF principalement) progressent très légèrement.

● **Les sommes consacrées aux fabrications diminuent de 5,5 % en passant de 21,77 milliards en 1993 à 16,2 milliards en 1994.**

Les forces nucléaires sont les premières touchées dont les crédits passent de 2,37 milliards de francs en 1993 à 1,043 milliard de francs en 1994. Mais cela s'explique notamment par l'achèvement du programme des Mirage 2000 N dont les dernières livraisons étaient prévues pour 1993.

D'autres domaines subissent les conséquences de cette réduction :

- . les armements et munitions (- 65,9 millions de francs)
- . les matériels réalisés par le Commissariat de l'air (- 65 millions de francs)
- . les rechanges (- 114,3 millions de francs).

Sont, en revanche, préservés les crédits consacrés aux réalisations :

- de Missiles,
- d'équipements informatiques et électroniques,
- de matériels aériens de série.

● **Les crédits destinés à l'infrastructure connaissent une diminution de 25,7 millions de francs (soit - 2,46 %).**

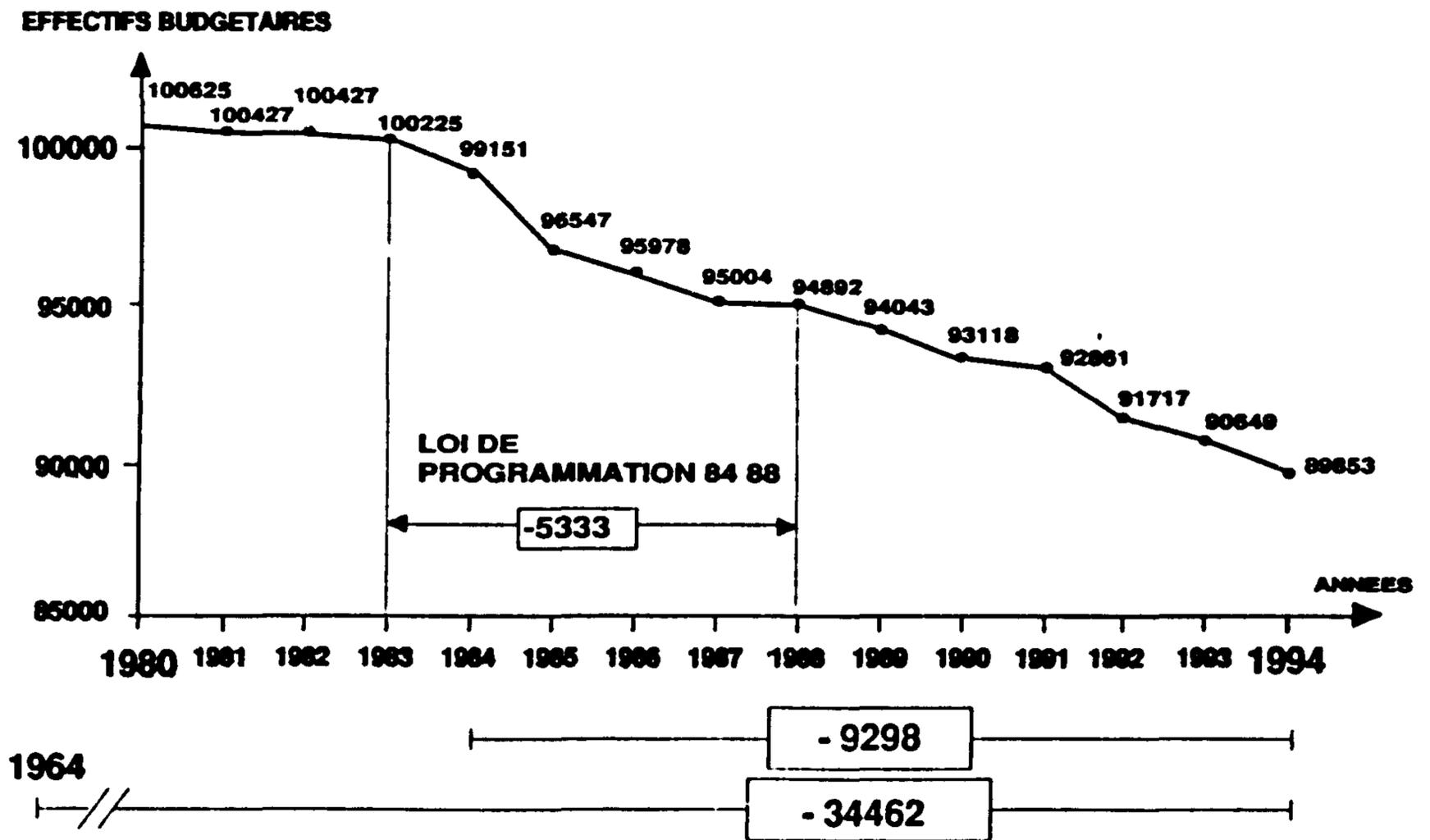
B - LES MOYENS EN PERSONNEL

Le projet de loi de finances pour 1994 prévoit la suppression nette de 796 emplois. Les effectifs budgétaires de

l'armée de l'air passeront ainsi de 90 649 en 1993 à 89 853 en 1994.

La déflation des effectifs, engagée depuis longtemps, comme en témoigne le graphique ci-après, mais accentuée en 1992 (- 1 144 emplois, tous d'active) et en 1993 (- 1 015 emplois, dont 315 d'active) se poursuit donc.

EVOLUTION DES EFFECTIFS BUDGETAIRES DE L'ARMEE DE L'AIR



Il convient cependant de relever que ces suppressions concernent en 1994 les personnels appelés et non les militaires d'active. Ainsi :

- sont supprimés 865 emplois d'appelés**
- et sont créés 69 emplois de militaires d'active.**

1. Les personnels d'active

69 emplois de militaires d'active sont créés au terme d'importantes transformations d'emploi :

● Officiers : 7 emplois de colonels sont créés, gagés par la suppression de 14 emplois d'officiers en congé du personnel navigant.

● Sous-officiers : au total, et en solde net, 493 emplois de sous-officiers sont créés, notamment par transformations d'emplois de militaires du rang.

En solde net, sont créés :

- 108 emplois de majors ;**
- 99 emplois d'adjudants-chefs ;**
- 500 emplois de sergents.**

En revanche, sont supprimés :

- 80 emplois d'adjudants ;**
- 134 emplois de sergents-chefs et de maréchaux des logis chefs.**

● **Les militaires du rang : 431 emplois sont supprimés, en totalité du fait de transformations d'emplois, soit :**

- 430 emplois de caporaux-chefs ;

- 1 emploi de caporal.

2. Les personnels appelés

Comme cela a été indiqué précédemment, les suppressions d'emplois prévues par le projet de loi de finances concernent les personnels appelés.

Au total sont ainsi supprimés 865 emplois d'appelés.

Parmi les emplois de militaires du contingent, seuls sont touchés , en fait, ceux d'aviateurs.

● **Les officiers : 21 emplois de sous-lieutenant sont créés (volontaires service long) ;**

● **Les sous-officiers : aucune modification ;**

● **Les militaires du rang : 886 emplois d'aviateurs de 2e classe sont supprimés.**

L'évolution détaillée des effectifs de l'armée de l'air entre 1988 et 1994 est retracée dans le tableau suivant :

| I. ACTIVE | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 projet | Variations 94/93 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|------------------------|-----------------------------|
| Généraux de division | 18 | 18 | 18 | 19 | 19 | 19 | 19 | - |
| Généraux de Brigade | 44 | 44 | 44 | 46 | 48 | 48 | 48 | - |
| Colonels | 373 | 373 | 373 | 373 | 385 | 385 | 392 | + 7 |
| Lieut. Col. Commandants | 2 109 | 2 108 | 2 108 | 2 108 | 2 108 | 2 108 | 2 108 | - |
| Capitaines, lieute- nants, s. lieut. | 4 563 | 4 559 | 4 689 | 4 689 | 4 689 | 4 689 | 4 689 | - |
| Total officiers | 7 107 | 7 102 | 7 232 | 7 235 | 7 249 | 7 249 | 7 256 | + 7 |
| Majors | 1 322 | 1 322 | 1 306 | 1 306 | 1 395 | 1 524 | 1 632 | + 108 |
| Adj. chefs | 7 561 | 7 559 | 7 473 | 7 473 | 7 593 | 7 673 | 7 772 | + 99 |
| Adjudants | 8 646 | 8 644 | 8 615 | 8 875 | 9 056 | 8 977 | 8 897 | - 80 |
| Sergents-chefs | 11 312 | 11 245 | 11 216 | 10 946 | 10 502 | 10 416 | 10 282 | - 134 |
| Sergents | 12 138 | 12 041 | 12 041 | 12 041 | 12 039 | 13 221 | 13 721 | + 500 |
| Total sous-off. | 40 979 | 40 811 | 40 651 | 40 641 | 40 585 | 41 811 | 42 304 | + 93 |
| Caporaux chefs ADL | 6 313 | 6 313 | 6 214 | 6 214 | 5 619 | 4 486 | 4 056 | - 430 |
| Caporaux ADL | 115 | 115 | 115 | 115 | 96 | 87 | 86 | - 1 |
| Aviateurs ADL | 365 | 365 | 365 | 365 | 304 | 241 | 241 | - |
| Caporaux-chefs PDL | 639 | 639 | 505 | 505 | 395 | 328 | 328 | - |
| Caporaux PDL | 980 | 890 | 650 | 650 | 509 | 422 | 422 | - |
| Aviateurs PDL | 1 408 | 1 282 | 1 075 | 1 025 | 803 | 667 | 667 | - |
| Total militaires du rang | 9 820 | 9 604 | 8 924 | 8 874 | 7 726 | 6 231 | 5 800 | - 431 |
| Aspirants et élèves officiers | 498 | 498 | 578 | 578 | 578 | 578 | 578 | - |
| Elèves officiers du personnel navigant | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | - |
| Total élèves | 588 | 588 | 668 | 668 | 668 | 668 | 668 | - |
| Total active | 58 494 | 58 238 | 57 475 | 57 418 | 56 228 | 55 959 | 56 028 | + 69 |
| II. CONTINGENT | | | | | | | | |
| Sous-lieutenants | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 90 | 111 | + 21 |
| Aspirants | 612 | 612 | 612 | 630 | 630 | 630 | 630 | - |
| Sergents | 1 253 | 1 232 | 1 232 | 1 232 | 1 232 | 1 232 | 1 232 | - |
| Caporaux-chefs | 1 334 | 1 309 | 1 309 | 1 289 | 1 289 | 1 289 | 1 289 | - |
| Caporaux | 2 931 | 2 762 | 2 762 | 2 727 | 2 727 | 2 727 | 2 727 | - |
| Aviateurs | 30 178 | 29 933 | 29 638 | 29 475 | 29 475 | 28 722 | 27 836 | - 886 |
| Total contingent | 36 398 | 35 938 | 35 643 | 35 443 | 35 443 | 34 690 | 33 825 | - 865 |
| TOTAL GENERAL | 94 892 | 94 043 | 93 118 | 92 861 | 91 717 | 90 649 | 89 853 | + 796 |

N.B. ADL : Au-delà de la durée légale

N.B. PDL : Pendant la durée légale

3. La nécessaire amélioration des conditions de vie et de travail des personnels

Un effort a été consenti les années passées en matière de rémunérations. Votre rapporteur ne le niera pas.

Cependant, les rémunérations ne sont pas tout. Et s'il est un chapitre où beaucoup reste à faire c'est celui des conditions concrètes de vie et de travail des personnels.

Lors de ses visites, votre rapporteur a trop souvent constaté combien ces conditions pouvaient être insatisfaisantes : locaux peu ou pas chauffés, casernements mal entretenus ...

Une amélioration dans ces domaines apparaît indispensable. On ne peut demander aux personnels d'être motivés si l'on donne à croire que l'environnement dans lequel ils travaillent chaque jour ne suscite qu'indifférence.

Cette amélioration, en outre, ne nécessiterait pas de dépenses somptuaires mais une enveloppe relativement modeste de crédits supplémentaires que le chef d'état-major de l'armée de l'air a lui-même évaluée à 100 millions de francs.

Votre rapporteur doit par ailleurs signaler les difficultés des personnels affectés à Paris et en région parisienne pour se loger décemment sans obérer leurs budgets familiaux. Il y a là une situation qui mérite un examen particulier.

II - L'ARMEE DE L'AIR EN 1993-1994

Cette partie n'a pas pour objet de présenter une analyse exhaustive de la situation de l'armée de l'air. Elle a pour modeste ambition de faire le point sur quelques-unes des évolutions importantes auxquelles nos forces aériennes sont confrontées.

Votre rapporteur a choisi d'étudier cette année les nouvelles mesures concernant l'organisation de l'armée de l'air, l'activité aérienne, le recrutement et la carrière des personnels, les équipements et le transport aérien militaire.

A - L'ORGANISATION DE L'ARMEE DE L'AIR

Les dernières années ont été à l'origine de nombreux bouleversements pour l'armée de l'air. Celle-ci a dû adapter ses structures pour faire face à la réduction progressive de ses crédits mais aussi à l'apparition de moyens nouveaux en particulier en matière de transmission et de C3I (systèmes de commandement de communication et de renseignements).

Son état-major a ainsi été réformé. La réorganisation des services s'est poursuivie tout comme la montée en puissance du commandement des systèmes de télécommunications. L'organisation de la défense aérienne a été revue. Enfin, la composition des unités aériennes a été modifiée.

1. La réforme de l'état-major de l'air

Dans un souci de rationalisation, l'armée de l'air a procédé à une réorganisation de son état-major.

Aux termes de deux arrêtés du 9 mars 1993 et d'une instruction d'application du 18 mars 1993, l'état-major de l'air comprend désormais trois grandes sections toutes placées sous les ordres d'un sous-chef d'état-major :

- plans -finances**
- programmes-matériels**
- opérations-logistique**

La principale innovation a consisté en la suppression de la section "Logistique" dont les compétences ont été réparties dans les trois sections restantes. Ainsi les anciens bureaux "Personnels" et "Législation" transformés en bureau de "l'Organisation et des Ressources Humaines" ont été rattachés à la section Plans-Finances. Une partie des compétences du bureau "Matériels" a été transférée à la section "Programmes-matériels". Les autres attributions de l'ancienne section "Logistique" ont été confiées à la nouvelle section "Opérations-Logistique".

Dans le même temps, au sein de chaque section, les compétences des différents bureaux ont été redéfinies.

Cette réorganisation a permis, en définitive, la suppression d'un poste de général sous-chef d'état-major et de trois bureaux dirigés par des colonels. Cependant, au total, elle a abouti à la suppression de 17 postes, l'état-major ne mobilisant plus que 360 emplois contre 377 avant la réforme.

Le tableau ci-après décrit les conséquences de la réforme en termes d'emplois

| | Avant | Après la réforme | Bilan |
|-------------------------|------------|------------------|-----------------------|
| Officiers | 171 | 173 | + 2 |
| Majors | 19 | 22 | + 3 |
| Sous-Officiers brevetés | 147 | 127 | - 20 |
| Appelés | 40 | 38 | - 2 |
| TOTAL | 377 | 360 | - 17 (- 4,5 %) |

2. La poursuite des évolutions des services

La réorganisation des services des armées, engagée en 1991 dans le cadre du plan Armées 2000, se poursuit.

On rappellera que cette réorganisation visait à renforcer l'autonomie des services (Commissariat, matériel, infrastructure) en rendant leurs directeurs directement responsables devant le ministre et non plus devant le commandement (1).

● Le Commissariat

Après avoir transformé ses établissements régionaux (ERCA) en établissements centraux (ETCA), le Commissariat poursuit la montée en puissance du Service des rémunérations et pensions (SERPECA). Ce service, créé en septembre 1991, doit centraliser pour l'ensemble de l'armée de l'air, le décompte et le paiement des soldes et autres rémunérations. Il assure d'ores et déjà cette mission pour la région Atlantique.

(1) Voir, à ce sujet, l'avis n° 95 (1991-1992) p. 15-17.

A partir du dernier trimestre 1993 et du premier trimestre 1994, il assumera les mêmes tâches pour les régions Nord-Est et Méditerranée qui dépendent actuellement des centres administratifs territoriaux de l'air (CATA) de Metz et d'Aix-en-Provence.

● Le matériel

Le service du matériel a engagé un "plan de rationalisation" comportant trois volets :

- la refonte du système d'information pour la gestion des matériels

- le regroupement des ateliers de production par pôles fonctionnels

- le recentrage des activités d'approvisionnement et de stockage des matériels.

Ainsi, en 1994, l'entrepôt de Limoges sera restructuré tandis que celui de Toulouse-Balma sera dissous.

● L'infrastructure

La direction de l'infrastructure de l'air a décidé de répartir les unités opérationnelles du Génie de l'air, qui lui a été rattaché, au plus près des bases aériennes. En effet, dans l'hypothèse du déclenchement d'un conflit, ces dernières seraient leur lieu d'intervention privilégié dans le cadre du rétablissement des surfaces aéronautiques après attaques.

Cette restructuration devrait permettre un meilleur entraînement des compagnies du Génie et une substantielle réduction de leurs délais d'action. Elle devrait s'achever en 1996 avec la

dissolution du 25^e régiment du Génie de l'air implanté sur la base 552 de Compiègne.

En 1994, une compagnie de ce régiment doit être transférée sur la base 702 d'Avord.

3. La montée en puissance du commandement des systèmes de télécommunications de l'armée de l'air

Tirant les leçons de la guerre du Golfe en ce qui concerne le rôle primordial joué par les systèmes de commandement, de communication et de renseignement (C3I), le chef d'état-major de l'armée de l'air a décidé de mettre sur pied un commandement air du C3I.

Dans ce cadre, tous les moyens d'appui électronique aux forces aériennes seront regroupés sous la tutelle organique du commandement des systèmes de télécommunications de l'armée de l'air (CSTAA).

Le rattachement à ce commandement des éléments chargés des transmissions au sein des régions et des bases aériennes est en cours. Ainsi, un sous-chef de l'état-major du CSTAA, chargé des systèmes de télécommunications des bases aériennes, reprendra les attributions exercées jusqu'à présent par les commandants régionaux des transmissions de l'armée de l'air. En outre, d'ici la mi-1994, les éléments de transmission actuellement intégrés au sein des commandements "spécialisés" (CAFDA, FATAC, commandement des écoles, COFAS, COTAM) devraient être rattachés au CSTAA.

A terme, cette évolution devrait permettre de mettre à la disposition des unités aériennes et des autorités de commandement des systèmes cohérents. Elle facilitera ainsi la mise en place progressive de moyens de télécommunications numériques modernes dont la supervision ne peut être réalisée qu'à l'échelon central.

4. Une nouvelle organisation de la Défense aérienne

A compter du 1er septembre 1993, les commandants des zones aériennes de défense (ZAD) sont directement rattachés au commandant de la Défense aérienne. De même, les attributions exercées par les commandants de régions aériennes en matière de défense et de circulation aériennes ont été transférés au commandant de la Défense aérienne.

5. La nouvelle composition des unités aériennes

Comme cela avait été annoncé par votre rapporteur l'an passé, l'armée de l'Air a décidé de modifier la composition de ses unités aériennes.

Ainsi a-t-elle engagé un mouvement de suppression des escadres pour renforcer les escadrons. Ceux-ci passeront en effet de 15 à 20 avions.

B - L'ACTIVITE AERIENNE

L'activité aérienne dépend de deux paramètres financiers essentiels :

- les crédits affectés aux carburants opérationnels ;
- les dotations consacrées à l'entretien programmé des matériels.

Ces paramètres, en 1994, ne seront pas modifiés, les dotations de l'année précédente étant purement et simplement reconduites. En francs constants, elles devraient donc connaître une diminution, compte tenu du taux prévisionnel d'inflation.

Malgré cela, l'activité par pilote de combat, devrait se maintenir à un niveau satisfaisant, proche de l'objectif de 180 heures par an fixé par l'armée de l'air.

Ce paradoxe s'explique aisément par la réduction du format de l'armée de l'air. De fait l'activité aérienne globale devrait stagner en 1993 à un niveau nettement inférieur (358 000 heures) à celui des années 1988 et 1989 (393 et 396 000 heures).

| ANNEE | ACTIVITE ANNUELLE (heures) | ACTIVITE PAR PILOTE COMBAT (heures) |
|-----------------|-----------------------------------|--|
| 1988 | 393 000 | 180 |
| 1989 | 396 000 | 180 |
| 1990 | 378 000 | 171 |
| 1991 | 354 000 | 165 |
| 1992 | 358 000 | 180 |
| Prévisions 1993 | 358 000 | 180 |

1. Les carburants opérationnels

Le tableau ci-après retrace l'évolution des crédits consacrés aux carburants opérationnels depuis 1987. On constate une érosion constante de ces crédits, qui ne s'explique pas toujours par l'évolution des tarifs des carburants.

| | Dotation millions de francs | Tarif prévisionnel millions de francs | Tarif moyen constaté |
|-------------|--|--|---------------------------------|
| 1987 | 1 644,8 | 1 957 | 1 354 |
| 1988 | 1 344,3 | 1 380 | 1 215 |
| 1989 | 1 213,3 | 1 380 | 1 429 |
| 1990 | 1 247,7 | 1 430 | 1 608 |
| 1991 | 1 165,0 | 1 321 | 1 585 |
| 1992 | 1 165,0 | 1 450 | 1 362 |
| 1993 | 1 097,3 | 1 380 | 1 310 * |
| 1994 | 1 097,3 | 1 380 | |

* jusqu'en juillet 1993

Pour 1994, la dotation destinée à l'achat des carburants d'aéronefs sera purement et simplement reconduite.

2. L'entretien programmé des matériels

Les crédits d'entretien programmé des matériels inscrits au titre III sont destinés à faire face aux dépenses de main-d'oeuvre dans les opérations d'entretien et de réparation des matériels aériens.

Cette année ils ne varieront pas, restant fixés à 1,68 milliard de francs. On notera cependant qu'un transfert de crédits du titre III au titre V pour un montant total de 19,7 millions de francs, a été imposé à l'armée de l'air. Si bien que les crédits d'entretien programmé des matériels du titre III s'établiront en fait à 1,66 milliard de francs.

Cette stagnation n'apparaîtrait pas dramatique si elle ne s'inscrivait dans le cadre d'une insuffisance récurrente des crédits d'entretien programmé des matériels.

Insuffisance dont on prendra conscience si l'on rappelle que, depuis 1988, et à l'exception de l'année 1990, la progression des dotations consacrées à l'entretien programmé des matériels a toujours été largement inférieure à celle des salaires de l'industrie mécanique.

**EVOLUTION COMPAREE DES CREDITS D'ENTRETIEN PROGRAMME
DES MATERIELS DU TITRE III
ET DES SALAIRES DE L'INDUSTRIE MECANIQUE DEPUIS 1988**

| | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 |
|----------------------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|------------|
| Crédits EPM | + 1 % | + 1 % | + 2,2 % | - 4 % * | - 1,7 % | - 3 % | - 1,1 % ** |
| Salaires industriels | + 3 % | + 4,7 % | + 1,5 % | + 4,2 % | + 4 % | + 2,5 % | |

* Compte tenu d'un transfert du titre III au titre V de 120 millions de francs.

hors transfert : + 2,5 %.

** Compte tenu d'un transfert du titre III au titre V de 19,7 millions de francs.

hors transfert : 0 %.

**C - LE RECRUTEMENT ET LA CARRIÈRE DES
PERSONNELS**

L'armée de l'air est confrontée à une double évolution. D'une part, les départs anticipés d'officiers et sous-officiers tendent à décroître et, d'autre part, ses besoins en personnels se réduisent en raison du resserrement de son «format». Ainsi doit-elle adapter sa politique de recrutement et revoir certains de ses cycles de formation.

1. Le recrutement

S'agissant des officiers, l'armée de l'air a connu, jusqu'en 1990, une augmentation du nombre d'intentions de départs, notamment parmi le personnel navigant et plus particulièrement

parmi les pilotes. Elle a, en conséquence, accru le volume de ses recrutements comme l'atteste le tableau suivant :

VOLUME DE RECRUTEMENTS DE L'ARMEE DE L'AIR

| | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 (1) |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|-------------|
| Ecole de l'air | 92 | 96 | 95 | 101 | 101 | 97 | 103 | 101 | 99 |
| Ecole de commissariat | 8 | 9 | 10 | 9 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 |
| Ecole militaire de l'air | 102 | 102 | 106 | 105 | 101 | 101 | 87 | 76 | 72 |
| Officier "rang" | 82 | 83 | 82 | 83 | 85 | 74 | 66 | 56 | 50 |
| Officier de réserve en situation d'activité | 192 | 134 | 141 | 134 | 177 | 145 | 173 | 131 | 134 |
| . origine EOPN (2) | 115 | 77 | 101 | 73 | 105 | 90 | 134 | 100 | 100 |
| . origine sous-officier | 52 | 33 | 34 | 30 | 42 | 33 | 26 | 21 | 20 |
| . origine contingent | 25 | 24 | 6 | 31 | 30 | 22 | 13 | 10(1) | 14 |
| Divers (Polytechnique, admis sur titre ...) | 1 | 4 | 5 | 1 | 3 | 3 | 4 | 1 | 4 |
| Total | 477 | 428 | 439 | 443 | 477 | 430 | 443 | 372 | 367 |

(1) Prévisions

(2) Elèves-officiers du personnel navigant

A partir de 1990, le rythme des départs s'est ralenti permettant une réduction du nombre de recrutements.

On notera qu'en dépit des difficultés rencontrées par les armées, l'attractivité de l'Ecole de l'air ne semble pas avoir souffert ces dernières années. Les taux de sélection se sont ainsi maintenus à un niveau satisfaisant sous le double effet d'une augmentation non négligeable de la ressource (1 109 candidats en 1988, 1 567 candidats en 1991, soit une progression de 41,3 %) et d'une relative stabilité du nombre d'admis. L'année 1993 fait exception, mais pour des raisons purement conjoncturelles.

RECRUTEMENT DE L'ECOLE DE L'AIR 1988-1993

| | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Ressource | 1 109 | 1 232 | 1 347 | 1 567 | 1 475 | 1 184 |
| Admissibles | 330 | 355 | 374 | 375 | 361 | 332 |
| Effectivement recrutés | 95 | 101 | 101 | 97 | 101 | 101 |
| Taux de sélection | 8,5 | 8,2 | 7,5 | 6,2 | 6,8 | 8,5 |

En ce qui concerne les sous-officiers, deux voies de recrutement principales existent : l'école de Saintes et l'école de Nîmes.

L'école de Saintes (école d'enseignement technique de l'armée de l'air) accueille les jeunes gens de 16 ans et plus à l'issue de la classe de seconde. Elle leur dispense une formation d'une durée de deux ans.

L'école de Nîmes (école de formation initiale de sous-officiers) accueille des élèves plus âgés, au niveau des classes de première ou de terminale. Son cycle d'études s'étend sur 13 semaines.

Les tableaux suivants permettent de constater une érosion progressive mais sensible des taux de sélection de ces deux écoles. Certes dans les deux cas, le nombre des candidats augmentent mais toujours -ou presque- moins rapidement que celui des recrutés.

ECOLE DE FORMATION INITIALE DES SOUS-OFFICIERS (NIMES)

| | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 (1) |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|----------|
| Candidats | 3 487 | 4 000 | 4 505 | 4 724 | 1 907 |
| Admis | 1 768 | 1 952 | 2 303 | 2 508 | 417 |
| Taux de sélection % | 50,7 | 48,8 | 51,12 | 53,09 | 21,86 |

(1) connu au 1er juillet 1993

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

| | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Candidats | 2 029 | 2 170 | 1 737 | 2 088 | 2 372 |
| Admis | 374 | 443 | 440 | 454 | 346 |
| Taux de sélection % | 18,4 | 20,4 | 25,3 | 21,7 | 14,6 |

Le taux de sélection de l'école de Nimes paraît particulièrement faible puisque près d'un candidat sur deux intègre l'école, contre moins d'un tiers pour l'école de Saintes. Il est vrai que la première recrute des candidats plus âgés -donc plus engagés dans leur voie «professionnelle»- et aux termes d'un examen de dossier alors que l'école de Saintes recrute sur concours.

2. La formation

La volonté de resserrer les coûts de fonctionnement et la mise en oeuvre de la loi du 13 décembre 1991 allongeant les limites d'âges de certains personnels ont conduit l'armée de l'air à réviser certains de ses cursus de formation.

● Un nouveau cycle de formation pour les pilotes

A partir de septembre 1994, le nouveau cycle devrait être organisé de la façon suivante :

1°) Un cycle de cours au sol soit à l'Ecole de l'air (Salon-de-Provence) pour les élèves officiers du recrutement direct, soit à l'Ecole de formation initiale du personnel navigant (Avord) pour les élèves-officiers du personnel navigant ;

2°) Un stage de base effectué, à Cognac, sur Epsilon ;

3°) Une phase de préspecialisation :

- chasse à Salon-de-Provence, sur Tucano ;

- transport à Avord, sur Xingu.

4°) Une formation à l'Ecole de chasse de Tours pour les pilotes de chasse.

Plusieurs éléments expliquent cette réforme.

En premier lieu, le remplacement du Fouga-Magister par le Tucano, appareil moins complexe. Il serait donc possible de réduire le nombre d'heures de vol des élèves pilotes de chasse.

En second lieu, l'armée de l'air compte obtenir une réduction substantielle de ses coûts de fonctionnement, une économie du potentiel avion et des gains en personnel.

Au total, on relèvera que le nombre d'heures de vol des élèves brevetés connaîtra une sensible diminution dans la quasi totalité des cas, comme l'illustre le tableau suivant :

EVOLUTION DU NOMBRE D'HEURES DE VOL DES ELEVES-BREVETES

| Elèves officiers de l'Ecole de l'air et de l'Ecole militaire de l'air | | Elèves officiers du personnel navigant | |
|--|------------------|---|------------------|
| Chasse | Transport | Chasse | Transport |
| - 21h | - 52h | + 1h | - 5h |

FORMATION DES PILOTES

| ANCIEN CURSUS | |
|---|---|
| Ecole Air - EMA | EOPN |
| Salon de Provence 145 h vol sur <i>Fouga</i> | Cognac . Tronc commun : 70 h . préspecialisation : chasse : 53 h transport : 28 h sur <i>Epsilon</i> |
| CHASSE Tours sur <i>Alphajet</i> heures à l'entrée EA : 145 h EOPN : 123 h heures en stage : 84 h | TRANSPORT Avord sur <i>Xingu</i> heures à l'entrée EA : 145 h EOPN : 98 h heures en stage : 102 h |
| Nombre d'heures des élèves brevetés EA : 229 h EOPN : 207 h | Nombre d'heures des élèves brevetés EA : 247 h EOPN : 200 h |

| NOUVEAU CURSUS | |
|--|--|
| TOUS PILOTES | |
| Cognac sur <i>Epsilon</i> Tronc commun : 70 h | |
| CHASSE Salon-de-Provence 53 heures de préspecialisation sur <i>Tucano</i> Tours 85 heures sur <i>Alphajet</i> | TRANSPORT Avord 33 heures de préspecialisation sur <i>Xingu</i> Brevet de pilote : 92 h |
| Nombre d'heures des élèves brevetés 208 h | Nombre d'heures des élèves brevetés 195 h |

E.A. : Elèves-officiers de l'École de l'air
E.M.A. : Elèves-officiers de l'École militaire de l'air
E.O.P.N. : Elèves-officiers du personnel navigant.

● La formation professionnelle des sous-officiers connaît une triple évolution

La formation initiale (brevet élémentaire) sera allégée et axée sur les exigences du premier emploi.

Pour répondre à cet objectif, la durée des cycles de formation est raccourcie et la priorité est donnée à l'enseignement

Pour répondre à cet objectif, la durée des cycles de formation est raccourcie et la priorité est donnée à l'enseignement pratique. Des stages spécialisés viendront compléter les connaissances indispensables à l'exercice du premier emploi sur un matériel donné. Ce nouvel enseignement doit être dispensé aux nouveaux engagés à partir de septembre 1993.

La sélection (dite "sélection n° 2) débouchant sur une formation supérieure approfondie (brevet supérieur) sera avancée dans le temps.

Les conditions de service exigées pour passer les épreuves de la sélection seront progressivement abaissées pour atteindre, à terme, 7 ans de service. Le premier palier est intervenu en 1992. Les nouveaux programmes de qualification supérieure seront quant à eux appliqués ultérieurement au profit des nouveaux brevetés élémentaires.

La sélection (dite "sélection n° 3") des futurs cadres de maîtrise, des majors et, au-delà, des officiers de recrutement rang, sera adaptée.

Cette sélection aura une importance prépondérante pour la poursuite de la carrière. Les conditions pour se présenter aux épreuves resteront inchangées mais le nombre de tentatives sera fixé à 4 alors qu'il était jusqu'à présent illimité. Les candidats seront classés par niveau, en fonction de leur aptitude et des besoins de l'armée de l'air. Cette nouvelle procédure de sélection entrera en vigueur en octobre 1993.

3. La carrière des personnels

Les perspectives de carrière des officiers devraient être - très légèrement- améliorées grâce à la création de sept emplois de colonels.

S'agissant des sous-officiers et militaires du rang, les mesures inscrites au projet de loi de finances paraissent plus significatives. Ainsi :

- 600 emplois de caporaux-chefs sont transformés en 600 emplois de sergents,

- 120 emplois de sergents-chefs sont transformés en 120 emplois d'adjudants-chefs

- 89 emplois d'adjudants sont transformés en 89 emplois de majors,

- 20 emplois d'adjudants-chefs sont transformés en 20 emplois de majors,

On regrettera que l'impact de ces mesures soit atténué par une "transformation d'emplois en sens inverse", obtenue par la suppression de 100 postes de sergents et 360 postes d'aviateurs et la création de 170 emplois de caporaux-chefs. Certes, cette opération devrait faciliter le processus de professionnalisation :

- du groupe d'intervention et d'instruction des commandos de Nîmes.

- des emplois de conducteurs de véhicules d'intervention incendie.

D - L'EQUIPEMENT DE L'ARMEE DE L'AIR : OU COMMENT PRESERVER LE PRESENT SANS SACRIFIER L'AVENIR ?

L'évolution des crédits d'équipement de l'armée de l'air continue d'être erratique. Après une progression -modeste certes- en 1993, ces crédits connaîtront en 1994 une substantielle réduction.

EVOLUTION DES CREDITS D'EQUIPEMENT HORS INFRASTRUCTURE (1991-1994)

| | 1991 | 1992 | 1993 (LFI) | 1994 (projet) |
|----------------|---------------|-----------------------|---------------------|--------------------|
| Développements | 7 (+23,6 %) | 6,5 (-6,8 %) | 6,8 (+3,6 %) | 5,8 (-16,5 %) |
| Fabrications | 16,9 (-5,3 %) | 17,1 (+1,26 %) | 17,3 (+1,6 %) | 16,2 (-5,5 %) |
| TOTAL | 23,9 | 23,6 (-1,25 %) | 24,1 (+,1 %) | 22 (-8,7 %) |

(milliards de francs)

Cette diminution concernera, en proportion, avant tout les développements. En valeur absolue, elle sera cependant plus importante pour les fabrications.

Il convient cependant de rappeler ⁽¹⁾ que, si l'on tient compte de la réduction des "reports obligés" dont bénéficiera l'armée de l'air, celle-ci disposera au titre V d'une ressource supplémentaire, en gestion, de 1,076 milliard de francs. Ces crédits seront ainsi répartis :

- Rafale : 350 millions de francs dont 100 millions de francs au titre du développement et 250 millions de francs au titre de la fabrication ;

- Mirage 2000 D : 400 millions de francs ;

- Super 530 Doppler : 80 millions de francs ;

- Rechanges : 246 millions de francs.

1. Les développements

Les crédits de paiement consacrés aux études, recherches et développements, connaîtront une réduction considérable de 16,5 % en passant de 6,8 milliards de francs à 5,8 milliards de francs.

(1) cf. supra pp. 7-8

a) Le Rafale

Comme cela a été indiqué précédemment, cette évolution traduit essentiellement le fait que le développement du programme ACT-Rafale arrive à son terme.

Ainsi les crédits affectés au développement du Rafale et de son moteur, le M 88, passent de 3,2 milliards de francs en 1993 à 2 milliards de francs en 1994.

Il ne faut cependant pas se cacher que la diminution des crédits pour 1994 ajoutée aux insuffisances de 1993 devrait contribuer à entraîner un décalage du programme de six mois, en développement comme en production. Ces six mois devraient induire un retard calendaire d'une année dans la constitution du premier escadron équipé de cet appareil, initialement prévue à la fin de l'année 2000.

Ce retard est bien sûr regrettable, d'autant plus qu'en définitive il induira, comme tout report, des coûts supplémentaires, et qu'il pourrait en outre conduire à la suppression d'un nombre non négligeable d'emplois (1 800 selon les industriels concernés). Toutefois, il convient de le relativiser en rappelant que le déroulement de ce programme doit s'étaler sur plus d'un demi siècle (des premières études au retrait du service des derniers appareils).

Il n'en reste pas moins qu'il convient de cesser d'utiliser les reports et étalements de programmes comme des méthodes de gestion des crédits de la défense. Ceux-ci, qui traduisent des choix stratégiques majeurs, doivent être considérés comme prioritaires et donc faire l'objet d'évolutions régulières et prévisibles. La prochaine loi de programmation devrait à cet égard être conçue de façon réaliste pour permettre à nos armées de disposer d'un instrument de prévision financière durable.

b) Les autres avions de combat

Les programmes Mirage 2000 arrivent, eux aussi, au terme de leur phase de développement.

Cependant la rénovation du Mirage 2000 DA (Défense Aérienne) par installation du radar RDY apte à traiter simultanément plusieurs cibles, se poursuit. 90 millions de francs sont inscrits à ce titre au projet de loi de finances.

c) Les missiles

Les principaux programmes en cours de développement concernent

Le SAMP-FSAF, missile sol-air destiné à faire face à la menace aérienne des années 2000 (tout temps, dense, avions et missiles supersoniques et manoeuvrables, guerre électronique intense). Le coût total de ce programme est estimé à 5,8 milliards de francs (francs 1989) dont 1,8 milliard au titre de l'armée de l'air. 318 millions sont inscrits au projet de budget pour son développement en 1994. Les premiers systèmes qui devaient être livrés en 2002, le seront en 2004 en raison des réductions de crédits.

Le MICA, missile air-air d'interception de combat aérien et d'autodéfense, qui sera employé à partir du Rafale et du Mirage 2000-5 et remplacera les missiles Super 530 D et Magic II. 368 millions de francs sont inscrits en 1994 pour le développement de ce programme dont le coût total devait s'élever à 2,18 milliards de francs en 1986.

L'Apache, missile air-sol, tiré à distance de sécurité et dont la vocation première est la destruction des pistes et des plateformes aéronautiques. Il doit équiper le Mirage 2000 D et le Rafale.

392 millions de francs sont inscrits au projet de budget pour son développement.

d) L'électronique et les transmissions

Votre rapporteur citera deux programmes importants :

Le SCCOA (système de commandement et de conduite des opérations aériennes) qui constituera le système d'information et de commandement principal de l'armée de l'air. 249 millions de francs sont inscrits au projet de budget 1994 pour son développement. Il connaîtra lui aussi un retard compte tenu des restrictions budgétaires.

Le MTBA (Moyens de transmission des bases aériennes). 193 millions de francs seront consacrés en 1994 aux études relatives à ce programme.

*** ***

Le tableau ci-dessous récapitule les évolutions des crédits de l'armée de l'air consacrés à l'Espace, aux études et aux développements.

(millions de francs)

| | Budget 1993 (LFI) | | Projet 1994 | |
|--|----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|
| | Autorisations de programme | Crédits de paiement | Autorisations de programme | Crédits de paiement |
| Etudes amont | | | | |
| - études aéronautiques | 528 | 480 | 473 | 431 |
| - études électroniques | 87 | 119 | 90 | 119 |
| - études missiles | 22 | 40 | 22 | 30 |
| Développements | | | | |
| - Matériels aériens | | | | |
| . Mirage 2000 DA | 160 | 230 | 151 | 138 |
| . Mirage 2000 D | 240 | 259 | 159 | 282 |
| . Rafale/ACT/M 88 | 2 278 | 3 243 | 1 792 | 2 009 |
| . Autres | 871 | 504 | 724,2 | 1 033,2 |
| - Matériels électroniques | | | | |
| . SCCOA | 185 | 85 | 275 | 249 |
| . Autres | 461 | 349 | 467 | 155 |
| - Transmissions | | | | |
| . RA 90 | 175 | 259 | 0* | 0* |
| . MTBA | 137 | 119 | 108 | 193 |
| . Autres | 8 | 12 | 10 | 10 |
| - Engins | | | | |
| . SAMP | 389 | 247 | 418,1 | 318,1 |
| . Super 530 Doppler | 0 | 20 | 0 | 7 |
| . MICA | 170 | 420 | 106 | 368 |
| . Apache | 290 | 385 | 250 | 392 |
| . Autres | 11 | 17 | 40 | 24 |
| Total études, recherches et développement | 6 012 | 6 788 | 5 085,3 | 5 758,3 |
| Espace - études (participation air) | 14 | 185 | 0 | 41 |
| Pourcentage de la participation air dans le financement total** | 11,4 | 15,2 | 0 | 4,4 |

* programme SOCRATE à l'EMA

** pourcentage de la participation air dans le financement des programmes où l'EMA est concerné.

2. Les fabrications

a) Les avions de combat

Le tableau ci-après décrit l'évolution des commandes et livraisons d'avions de combat entre 1993 et 1994

| | 1993 | | 1994 | |
|-----------------------|-----------|------------|-----------|------------|
| | Commandes | Livraisons | Commandes | Livraisons |
| Rafale | 2 | 0 | 1 | 0 |
| Mirage 2000 DA rénové | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Mirage 2000 DA | 0 | 3 | 0 | 3 |
| Mirage 2000 D (1) | 0 | 12 | 0 | 12 |
| Mirage F1 CT (2) | 0 | 18 | 0 | 10 |

(1) Les dernières commandes de 2000 D ont eu lieu en 1992 - Nombre total d'exemplaires commandés : 90. Livrés au 1er septembre 1993 : 7

(2) Dernières commandes en 1992. Nombre total d'exemplaires commandés : 55. Déjà livrés : 22.

Au 1er septembre 1993, l'armée^e de l'air disposera de 415 avions de combat conventionnel.

- 115 Mirage 2000 DA,
- 15 Mirage 2000 N,
- 10 Mirage 2000 D,
- 45 Mirage F1 C,
- 40 Mirage F1 CR,
- 30 Mirage F1 CT
- 10 Mirage F1 B,

- 15 Mirage III E

- 15 Mirage V F

- 75 Jaguar A

auxquels il convient d'ajouter 61 avions porteurs de l'arme nucléaire :

- 16 Mirage IV P,

- 45 Mirage 2000 N.

Cependant, compte tenu du rythme ralenti des commandes et livraisons, conjugué au retrait de service d'un nombre important d'aéronefs anciens (Mirage 3 E, F1 C, Jaguar, Mirage V F), le format de l'armée de l'air connaîtra une réduction rapide et d'assez grande ampleur dans les années à venir.

LE FORMAT A VENIR DE L'ARMÉE DE L'AIR

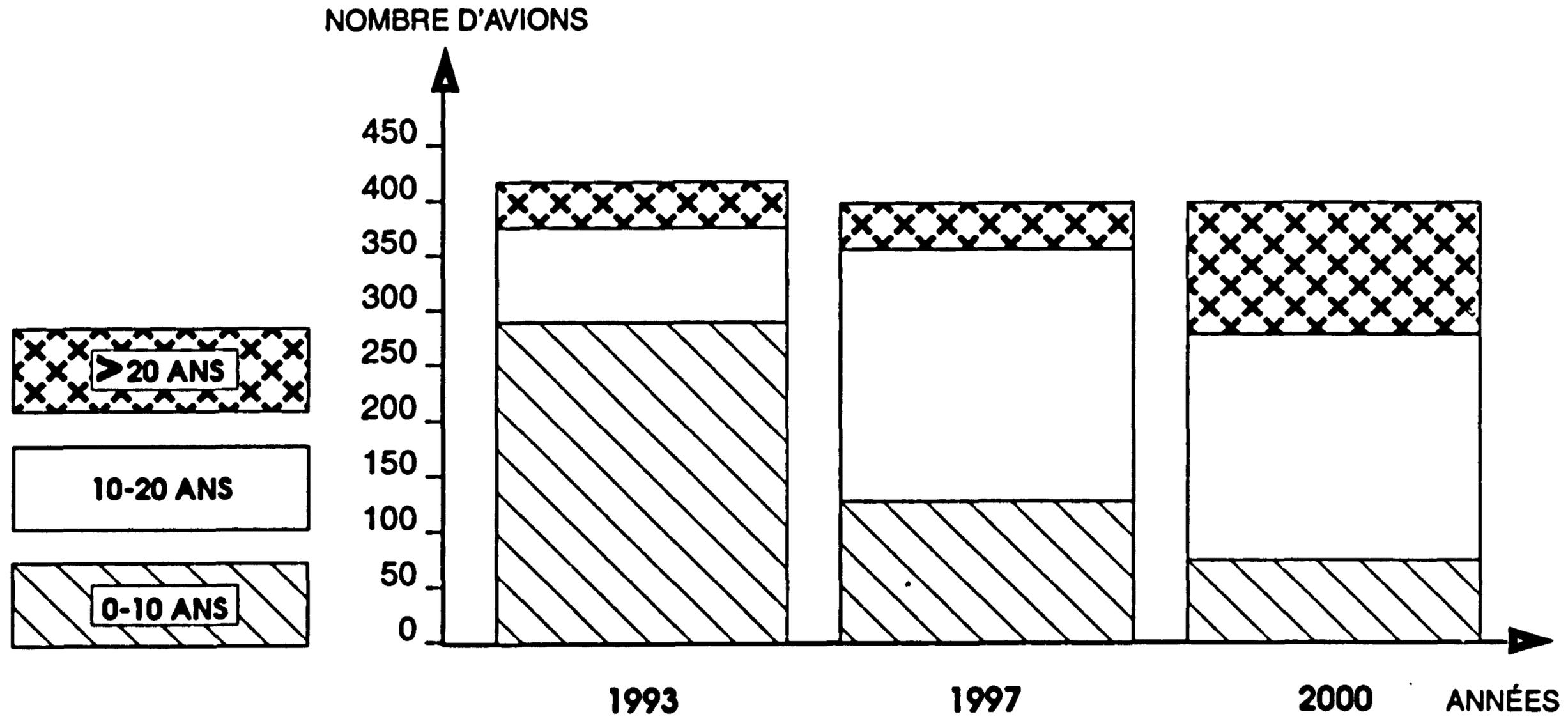
| | 1993 | 1997 | 2000 |
|--|------|------|------|
| FORMAT DE L'ARMÉE DE L'AIR AVIONS DE COMBAT | 415 | 385 | 380 |

Malheureusement en ce qui concerne l'âge moyen de notre flotte d'avions de combat, les nombreux retraits de service à venir ne compenseront pas, tant s'en faut, la faiblesse des commandes et livraisons.

En effet, comme on peut le constater sur le tableau ci-après, le vieillissement de la flotte d'avions de combat ira en s'aggravant.

Cette évolution ne se renversera qu'à partir de l'an 2001 avec la livraison des Rafale, à condition toutefois que les commandes atteignent un niveau convenable au moins à partir de 1995. A cet égard, la plus grande vigilance s'imposera lors de l'élaboration de la prochaine loi de programmation.

VIEILLISSEMENT FLOTTE AVION DE COMBAT



b) Les autres avions

S'agissant des avions de transport, on notera :

- la commande et la livraison de 3 TBM 700. Le TBM 700 est un avion d'entraînement et de liaison qui peut emporter 4 personnes sur un millier de kilomètres.

- la poursuite de la rénovation des avions ravitailleurs C 135 FR. Cet aéronef devrait être équipé de non plus un, mais trois points de ravitaillement. Cette amélioration permettra de réduire la durée du ravitaillement d'un groupe d'avions, phase de vol particulièrement délicate.

A terme, les 11 C135 FR de l'armée de l'air seront modifiés. La première livraison doit avoir lieu en mars prochain, la dernière en 1996.

c) Les missiles et munitions

● **Les missiles** : plus de 1 milliard de francs sont inscrits au projet de loi de finances au titre de la réalisation de missiles. Parmi les programmes en cours on en relèvera cinq :

- **Le Magic II**, missile air-air de courte portée, est plus particulièrement destiné au Mirage 2000. Sur un besoin estimé à 1 700 engins, 1 020 ont déjà été livrés, 100 le seront encore en 1994 (299 millions de francs de crédits de paiement en 1994) ;

- **Le Super 530 Doppler**, missile air-air d'interception moyenne portée, particulièrement adapté au Mirage 2000 RDI. Ramenée de 800 à 590 par la loi de programmation 1992-1994, la "cible" doit être restaurée avec 110 commandes supplémentaires en 1994. En effet, les missions d'interdiction de survol aérien dans le cadre de l'ONU (CRECERELLE, ALYSSE) ont impliqué une "consommation" intensive de ces missiles dont la durée de vie est entamée dès lors qu'ils sont emportés en vol et sans même être tirés (coût pour le budget 1994 : 296 millions de francs auxquels il convient d'ajouter 80 millions de francs au titre de la réduction des "reports obligés") ;

- Le **Crotale amélioré** (système d'arme destiné à la protection antiaérienne, basse altitude et tous temps) bénéficiera d'un meilleur durcissement aux contre-mesures et à la saturation ainsi que de l'adjonction d'un mode de tir optronique (projet de budget 1994 : 308 millions de francs) ;

- Le **SATCP** (sol-air très courte portée) pour lequel 81 millions de francs sont inscrits au projet de budget. Au total, sur 2 190 missiles et 130 postes de tirs attendus par l'armée de l'air, 350 missiles et 35 postes de tirs ont déjà été livrés ;

- L'**ASPIC**, poste de tir automatisé monté sur véhicule Peugeot P4 emportant 4 missiles Mistral sur rampes. Au total 30 postes de tirs sont prévus. Aucun n'a encore été livré.

Le tableau ci-après fait le point sur les diverses commandes et livraisons de missiles prises en compte par le projet de loi de finances pour 1994.

MISSILES COMMANDES ET LIVRAISONS

| | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 |
|---------------------------|------|------|------|------|------|
| MAGIC II | | | | | |
| Commandes | 400 | 100 | 100 | 200 | 0 |
| Livraisons | 100 | 20 | 260 | 140 | 100 |
| S 530 D | | | | | |
| Commandes | 110 | 110 | 0 | 0 | 110 |
| Livraisons | 110 | 110 | 110 | 110 | 60 |
| SATCP poste de tir | | | | | |
| Commandes | 10 | 0 | 15 | 15 | 0 |
| Livraisons | 17 | 10 | 0 | 0 | 0 |
| SATCP missile | | | | | |
| Commandes | 150 | 0 | 150 | 0 | 200 |
| Livraisons | 180 | 50 | 120 | 0 | 0 |
| ASPIC | | | | | |
| Commandes | 0 | 0 | 0 | 15 | 15 |
| Livraisons | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| CROTALE missile | | | | | |
| Commandes | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Livraisons | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 |

● **Munitions** : 426 millions de francs sont inscrits au projet de loi de finances au titre des armements et munitions. Sur ce total, 5 millions de francs seront consacrés aux bombes spécialisées.

MUNITIONS COMMANDES ET LIVRAISONS

| | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 |
|--|------|-------|------|------|------|
| BOMBE LISSE 70 Commandes Livraisons | | 500 | | 200 | 300 |
| EU 2 LISSE * Commandes Livraisons | | 1 500 | | | 300 |
| BOMBE GUIDEE LASER Commandes Livraisons | | | 30 | | 219 |

* bombe destinée à la destruction des objectifs d'infrastructure.

3. L'avenir de la composante nucléaire aéroportée

Votre rapporteur ne saurait conclure ce chapitre sur les équipements sans évoquer l'avenir de la composante nucléaire aéroportée.

En effet, la récente renonciation de la Grande-Bretagne au projet de missile nucléaire air-sol longue portée (ASLP) doit conduire à de nombreuses interrogations.

Jusqu'à présent, l'ampleur en termes financiers de ce programme et la signification politique d'un programme nucléaire conçu en commun avec un partenaire européen poussaient à la conception d'un missile ASLP en coopération avec les Britanniques, seuls "détenteurs" avec la France de l'arme nucléaire en Europe.

Certes, leur défection doit être relativisée. D'abord, leur volonté de s'engager dans un tel projet aux côtés de la France n'a jamais été certaine. Ensuite, la France dispose des capacités techniques lui permettant de réaliser seule cette nouvelle arme. Enfin, même si la Grande-Bretagne s'était lancée dans ce programme, nul doute que des difficultés seraient apparues compte tenu de leur position particulière à l'égard des Etats-Unis en matière nucléaire.

Il n'en reste pas moins que la France est, du fait de la décision britannique, face à un choix crucial :

- développer un missile nucléaire ASLP, solution très adaptée du point de vue stratégique mais qui doit encore trouver des sources de financement et, en outre, semble exiger une reprise des essais nucléaires ;

- se contenter d'un missile ASLP classique de type Tomahawk moins cher, mais qui, aux yeux de votre rapporteur, ne répond pas aux besoins des armées compte tenu de l'évolution des menaces et n'apparaît donc pas nécessaire ;

- moderniser les missiles balistiques sol-sol, solution qui paraît à présent exclue compte tenu de la conjugaison de son coût et de son moindre intérêt stratégique ;

- ne rien faire, ce qui serait la pire des hypothèses.

E - LE TRANSPORT AERIEN MILITAIRE

Le transport aérien militaire n'a cessé, ces dernières années, d'affirmer son importance pour le déploiement des forces et leur soutien logistique sur les théâtres d'opérations extérieurs.

Il se révèle comme l'un des instruments indispensables de la présence française dans le monde et de sa participation à des actions humanitaires et de maintien de la paix sous l'égide des organisations internationales (ONU, UEO...).

Votre rapporteur a souhaité faire à nouveau (1) le point sur ses missions, ses moyens et ses activités qui ne cessent de croître et de se diversifier.

Le vieillissement prématuré des cargos militaires (C 160 Transall et C 130 Hercules) dû à une utilisation intensive, a par ailleurs amené votre rapporteur à s'interroger sur leur remplacement et sur l'avenir de la flotte du commandement du transport aérien militaire (COTAM).

1. Les missions du COTAM

Pour l'essentiel, son rôle est "d'acheminer sans délai à toutes distances les personnels, les équipements et les approvisionnements nécessaires aux forces armées aussi bien pour leur mise en condition que pour la conduite des opérations".

Cette définition exige que soit satisfait le principe de permanence impliquant une disponibilité immédiate maximale dès le temps de paix.

En permanence donc, le transport aérien militaire doit se préparer aux missions opérationnelles qui peuvent lui être demandées pour :

- la participation au déploiement des forces et leur soutien logistique immédiat ;

(1) cf voir l'avis n° 88 (1990-1991), pp. 35, 36.

- la participation aux actions offensives en Europe et hors d'Europe dans le cadre d'actions combinées avec la Force d'action rapide (FAR) et la force aérienne tactique (FATAC). C'est le cadre d'action privilégié des cargos tactiques ;

- la présence de la France dans le monde, la défense et le soutien de ses zones d'intérêt (DOM-TOM, accords de défense et d'assistance) ;

- les actions humanitaires et d'aide au service public ;

- l'exécution de missions spécifiques diversifiées : renseignement électromagnétique, sauvetage des équipages et naufragés et défense des points sensibles (hélicoptères), évacuation sanitaire, transport de hautes personnalités gouvernementales, lutte contre les feux de forêt....

La diversité des modes d'action qui peuvent être demandés s'appuyant sur des techniques complexes de navigation, parachutage, récupération, coordination de flottes de transport avec d'éventuels engagements sous menaces air-air et sol-air, exige un haut niveau de technicité et de préparation des équipages et du personnel au sol.

2. Les moyens du COTAM

Le COTAM est organisé d'une manière très déconcentrée en 27 unités réparties sur 20 plates-formes en métropole et 7 en outre-mer.

Il est doté d'un poste de commandement, implanté à Villacoublay, qui dispose d'un centre d'opérations fonctionnant 24 h sur 24.

Il est constitué de cinq types d'unités aériennes :

- unités de transport moyen et lourd (DC8 et Airbus, Transall et Hercules)**
- unités de transport léger et de liaison (Falcon 900, Falcon 50, Casa 235, Mystère 20...)**
- unités d'hélicoptères (Puma, Fennec, Alouette...)**
- unités spécialisées (DC8 Sarigue, Transall Gabriel et Astarté)**
- unités outre-mer (en général mixtes avions/hélicoptères)**

a) Les personnels

Le COTAM regroupe 4 200 personnels dont 1 300 membres d'équipage, 2 400 techniciens et 500 militaires du contingent aides spécialistes. Les taux techniques "équipage/avion" sont de l'ordre de 1,9 pour les escadrons de transport tactiques Transall et Hercule, 1,5 pour les escadrons d'hélicoptères et de liaison, 4 pour l'escadron DC8 (et bientôt Airbus A 310). Cependant, si ces deux derniers taux sont à peu près satisfaits, il n'en est pas de même du premier. En effet, ce sont les escadrons tactiques qui assurent l'instruction des jeunes pilotes. Leur très forte proportion (qui peut atteindre 40 %), due en particulier aux départs des pilotes qualifiés vers le secteur civil, réduit considérablement le taux pratique d'équipages qualifiés à 1,2 dans ces escadrons.

De plus, la mise en oeuvre de détachements permanents à l'extérieur aggrave encore "l'absentéisme opérationnel" déjà élevé des personnels navigants et mécaniciens.

La capacité opérationnelle du COTAM peut donc être rapidement limitée dès qu'une surcharge d'activité est demandée.

b) Les matériels

Le parc du COTAM est très diversifié, 330 aéronefs : 200 avions et 130 hélicoptères de 20 types différents. Il figure dans le tableau suivant :

**VARIETE ET DIVERSITE DES MOYENS AERIENS DU COTAM
au 1er septembre 1993**

| AVIONS | | HÉLICOPTÈRES | |
|---------------------|-----------------|---------------------------|------------|
| DC 8 | 4 + 1 spécial | Cougar | 3 |
| Airbus A 310 | 2 | Super Puma | 7 |
| C 160 Transall | 71 + 6 spéciaux | Puma | 29 |
| C 130 Hercules | 12 | Alouette II | 14 |
| Casa 235 | 6 | Alouette II | 26 |
| Nord 262 | 24 | Fennec + Ecureuil | 49 |
| Mystère 20 | 6 + 8 spéciaux | Dauphin | 1 |
| DHC 6 "Twin otter" | 10 | | |
| TBM 700 | 6 | | |
| MS 760 "Paris" | 39 | | |
| Mystère 50 | 4 | | |
| Falcon 900 | 2 | | |
| SE 210 "Caravelle" | 3 | | |
| Total avions | 204 | Total hélicoptères | 129 |

TOTAL GÉNÉRAL : 333

Si les moyens du COTAM apparaissent importants, il n'en reste pas moins qu'ils doivent être renforcés : en se fondant sur les opérations extérieures précédentes, les besoins instantanés "objectifs" qui ont été évalués par les armées hors d'Europe s'élèvent à 950 tonnes sur 7 000 km actuellement. Or, en se basant sur le parc actuel, on aboutit à une capacité réelle instantanée de 250 tonnes. Il a donc été nécessaire à cette occasion de faire appel aux moyens civils avec leurs incontournables restrictions d'emploi :

- délais de réaction importants,
- utilisations de plates-formes bien aménagées,
- limitation d'emport (pas de matériel sensible),

- normes d'emploi des équipages conformes aux normes civiles,
- menace de terrorisme,
- coût élevé des affrètements.

Si le transport aérien civil s'est avéré indispensable pour les grandes opérations, ce moyen, compte tenu des restrictions précitées, doit être considéré comme un complément du transport aérien militaire qui doit rester le noyau dur d'une force aérienne de transport immédiatement disponible, polyvalente et apte à toutes missions.

3. L'avenir

a) Les besoins en matière de projection de forces

Dans le cadre des missions de transport prévisibles hors d'Europe et en Europe, les besoins ont été encore une fois estimés sous forme de capacités instantanées (950 tonnes sur 7 000 km ou 1 500 tonnes sur 1 000 km). Ils nécessitent 3 types d'appareils :

- un avion de transport à long rayon d'action (TLRA : 60 à 70 tonnes sur 7 à 10 000 km) ayant, en plus, la possibilité de ravitailler en vol tous les avions de nos forces.

- un cargo moyen apte à réaliser des missions à caractère militaire (terrains sommairement aménagés, autonomie d'emploi, gabarit de soute adapté au transport de matériels comme les hélicoptères ...).

- un cargo léger dont une des justifications est de préserver le potentiel des plus gros porteurs en assurant les transports de faible

tonnage, l'entraînement des troupes aéroportées ou certains détachements outre-mer.

La flotte optimisée est ainsi estimée par le COTAM à 10 avions TLRA, 70 cargos moyens tactiques, 25 cargos légers.

b) Les moyens envisageables

S'agissant du transport à long rayon d'action, une version "militarisée" de l'Airbus A 340 paraîtrait bien adaptée. Elle pourrait être disponible avant l'an 2000. Cette solution présente en outre le mérite d'être européenne.

Pour la flotte tactique (cargos moyens et légers), fer de lance du transport aérien militaire, si le problème du cargo léger est en début de règlement avec l'arrivée de 6 Casa 235 qui devront être complétés par une tranche supplémentaire, il n'en est pas de même de celui des cargos moyens. L'utilisation intensive des Transall et Hercules amène à considérer leur remplacement comme urgent (la plus grande partie devra être retirée du service vers 2004). Deux solutions principales apparaissent possibles :

● L'achat "sur étagère" d'avions déjà existants, dont le modèle le plus probable pourrait être l'Hercules C 130 modernisé. Si les capacités d'emport et les performances de cet appareil apparaissent satisfaisantes pour un coût relativement modéré, il présente l'inconvénient de ne pas être européen, d'avoir un gabarit insuffisant pour les matériels lourds en service dans nos forces et surtout, malgré sa modernisation, d'être d'une conception très ancienne.

● Le développement d'un programme en coopération : deux pistes semblent ici explorées.

Celle de l'Antonov 77 ukrainien tout d'abord. Le principal argument avancé en faveur de cet aéronef serait son faible coût.

Cependant, de sérieux éléments devraient conduire à la plus grande prudence. En premier lieu le projet Antonov ne paraît pas encore totalement satisfaisant sur le plan technique, en particulier en ce qui concerne le mode de propulsion de l'appareil. En deuxième lieu, l'estimation du coût pour l'armée de l'air du choix de ce programme s'avère très délicate dans la mesure où les prix dans les pays de l'ex-URSS ne reflètent pas toujours la réalité et risquent de connaître des variations considérables. Enfin, certaines des unités de production du constructeur Antonov sont situées dans des républiques d'Asie centrale, politiquement instables.

Une coopération européenne paraîtrait en fait beaucoup mieux adaptée.

Au demeurant, un programme ATF (avion de transport futur) existe d'ores et déjà (1). Sept nations y participent et forment le groupe FLAEG (Future large aircraft exploratory group) : Allemagne, Belgique, Espagne, France, Italie, Portugal, Turquie, Royaume-Uni (comme observateur).

Le support industriel de ce programme est assuré par la société Euroflag regroupant à parts égales : Aérospatiale, Alenia, British aerospace, Casa, Deutsche Airbus.

Ce programme en est actuellement au niveau des études de faisabilité.

Ses avantages paraissent nombreux. L'avion développé serait de conception moderne, adapté au besoin opérationnel et capable de couvrir un créneau de transport logistique à long rayon d'action.

Les retombées industrielles seraient en outre considérables. En effet, le marché potentiel serait, au total, de 300 à 400 avions.

(1) Voir l'avis n° 88 (1990-1991), pp. 35, 36.

Enfin, la réalisation d'un tel programme constituerait un élément concret dans la constitution d'une Europe de la défense.

Un accord a été signé le 27 octobre qui devrait permettre le lancement des études de faisabilité du programme.

LES CONCLUSIONS DE VOTRE RAPPORTEUR

En conclusion, ce projet de budget est en réalité un budget d'attente.

1) Attente des principaux choix stratégiques :

- avenir de la composante nucléaire aéroportée,
- rôle de l'espace et des moyens de communication,
- création d'un avion de transport futur européen.

2) Attente des moyens que la nation allouera aux armées pour le long terme. C'est-à-dire, en clair, attente de la loi de programmation.

Disons-le, aucune modernisation de nos forces aériennes, qui passe par le lancement des programmes évoqués mais aussi par un rythme soutenu de commandes de Rafale, dès 1995, ne sera possible sans un plus grand effort budgétaire sur le long terme. Notre objectif demeure d'assurer une défense réelle, toujours en mouvement, c'est-à-dire moderne et efficace, adaptée et toujours dissuasive. La paix sera le dividende d'une défense bien conçue et bien réalisée et servie par des hommes décidés et motivés.

Comme budget d'attente, le budget 1994 est un "bon budget" pour une raison simple, il préserve le présent sans

sacrifier l'avenir mais comme budget d'attente, il attend une suite : la loi de programmation. Et c'est dans cette dynamique qu'il doit être approuvé. En d'autres termes, il me paraît nécessaire de donner un avis favorable au projet de loi de finances tout en conservant la plus grande vigilance pour que la loi de programmation prenne en compte les besoins fondamentaux.

EXAMEN EN COMMISSION

Votre commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées a examiné le présent rapport au cours d'une réunion tenue le mercredi 3 novembre 1993.

A l'issue de l'exposé du rapporteur pour avis, M. Xavier de Villepin, président, a relevé que la flotte d'avions de combat connaîtrait une modernisation progressive avec l'arrivée des Rafale. Il a par ailleurs fait valoir les incertitudes pesant sur le programme de coopération relatif à l'Antonov 77. Il a notamment souligné que plusieurs unités de production du constructeur ukrainien Antonov étaient situées dans des républiques d'Asie centrale instables politiquement.

M. Jacques Habert a rappelé que le chef d'état-major de l'armée de l'air avait estimé à 100 millions de francs la somme qui lui permettrait d'améliorer considérablement les conditions de vie et de travail des personnels sur les bases. Il s'est par ailleurs interrogé sur les modalités d'utilisation par les armées d'aéronefs civils.

M. Jean-Paul Chambriard, rejoint par M. Jacques Genton, a fait part de son inquiétude face à l'évolution des crédits militaires et a émis le vœu que la loi de programmation prenne effectivement en compte les besoins des forces armées.

Puis, MM. Roland Bernard, Xavier de Villepin, président, et Albert Voilquin, rapporteur pour avis, ont eu un échange de vues sur les perspectives d'avenir de la dissuasion nucléaire française.

Au cours d'une seconde réunion tenue le mercredi 17 novembre 1993, la commission a examiné l'ensemble des crédits du ministère de la Défense pour 1994.

M. Michel d'Aillières a exprimé un avis favorable à l'adoption de ces crédits, estimant qu'il était difficile de faire mieux dans la conjoncture actuelle et qu'il s'agissait d'un budget d'attente. Le Président Xavier de Villepin, partageant l'opinion de M. Michel d'Aillières, a souligné que les crédits disponibles en 1994 seraient très sensiblement supérieurs à ce qui avait été initialement envisagé. M. Jacques Genton a relevé que le budget de la défense pour 1994 renforçait encore l'importance du prochain projet de loi de programmation pour les années 1995-2000. M. Claude Estier a indiqué que les commissaires socialistes s'abstenaient, sans préjudice du vote qui sera émis par le groupe socialiste en séance publique.

La commission a alors émis un avis favorable à l'adoption de l'ensemble des crédits du titre III et du titre V du budget de la Défense pour 1994.