

N° 71

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2002-2003

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 2002

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 2003, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME VII

DÉFENSE – AIR

Par M. Xavier PINTAT,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. André Dulait, *président* ; MM. Robert Del Picchia, Guy Penne, Jean-Marie Poirier, Michel Pelchat, Mme Danielle Bidard-Reydet, M. André Boyer, *vice-présidents* ; MM. Simon Loueckhote, Daniel Goulet, André Rouvière, Jean-Pierre Masseret, *secrétaires* ; MM. Jean-Yves Autexier, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Daniel Bernardet, Pierre Biarnès, Jacques Blanc, Didier Borotra, Didier Boulaud, Jean-Guy Branger, Mme Paulette Brisepierre, M. Robert Calmejane, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Paul Dubrule, Hubert Durand-Chastel, Mme Josette Durrieu, MM. Claude Estier, Jean Faure, André Ferrand, Philippe François, Jean François-Poncet, Philippe de Gaulle, Mme Jacqueline Gourault, MM. Emmanuel Hamel, Christian de La Malène, René-Georges Laurin, Louis Le Pensec, Mme Hélène Luc, MM. Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Louis Moinard, Xavier Pintat, Jean-Pierre Plancade, Bernard Plasait, Jean Puech, Yves Rispat, Roger Romani, Henri Torre, Xavier de Villepin, Serge Vinçon.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12^{ème} législ.) : 230, 256 à 261 et T.A. 37

Sénat : 67 (2002-2003)

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	4
I. LES CRÉDITS DE L'ARMÉE DE L'AIR POUR 2003 : UN NET REDRESSEMENT, PAR RAPPORT AUX ANNÉES ANTÉRIEURES, TANT EN FONCTIONNEMENT QU'EN ÉQUIPEMENT	5
A. DES CRÉDITS DE FONCTIONNEMENT MAINTENUS	6
B. DES CRÉDITS D'ÉQUIPEMENT RENFORCÉS	8
II. LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE LA PROFESSIONNALISATION	14
A. L'ÉVOLUTION DES PERSONNELS : DES TENSIONS PONCTUELLES DANS LES RECRUTEMENTS	14
1. <i>La substitution progressive des professionnels aux appelés</i>	14
2. <i>Les évolutions constatées au sein des personnels engagés</i>	16
3. <i>Le moindre effectif que prévu des volontaires</i>	19
4. <i>Les sous-officiers et les officiers</i>	21
B. UNE ORGANISATION ÉVOLUTIVE : EXTERNALISATION, RESTRUCTURATIONS	23
1. <i>Externalisation</i>	23
2. <i>Restructurations</i>	26
III. UN ENTRAÎNEMENT DES PERSONNELS SOUTENU, UNE MAINTENANCE FORTEMENT AMÉLIORÉE	30
A. L'ENTRAÎNEMENT DES PERSONNELS	30
B. UNE MAINTENANCE DES MATÉRIELS FORTEMENT AMÉLIORÉE	34
IV. LES ÉQUIPEMENTS DE L'ARMÉE DE L'AIR : DE NOMBREUX PROGRAMMES EN COURS DE RÉALISATION OU D'ACHÈVEMENT	35
A. L'ÉTAT DES MATÉRIELS EN 2002	36
1. <i>La flotte de combat et de transport</i>	36
2. <i>La flotte des appareils spécialisés</i>	36
3. <i>Les armements</i>	37
B. LA FORCE AÉRIENNE DE COMBAT	37
1. <i>Le Rafale</i>	38
2. <i>Les armements embarqués</i>	41
a) <i>Le missile MICA</i>	41
b) <i>Les missiles de croisière Apache et Scalp</i>	41
c) <i>L'armement air-sol modulaire (AASM)</i>	42
C. LA FORCE AÉRIENNE DE PROJECTION	43
1. <i>L'A-400M</i>	43
2. <i>La relève des appareils de la FAP</i>	44
3. <i>La flotte d'hélicoptères</i>	46

D. LES MOYENS DE COMMANDEMENT, DE CONTRÔLE, DE COMMUNICATIONS ET DE RENSEIGNEMENT.....	46
1. <i>Le système de commandement et de conduite des opérations aériennes (SCCOA)</i>	46
2. <i>Valorisation du SDCA (système de détection et de commandement aéroporté)</i>	47
3. <i>Les moyens de transmissions des bases aériennes</i>	48
4. <i>Le recueil du renseignement</i>	49
a) <i>Reconnaissance nouvelle génération</i>	49
b) <i>Les drones</i>	49
V. L'ARMÉE DE L'AIR FRANÇAISE A DÉMONTRÉ, PAR LA QUALITÉ DE SA PARTICIPATION À L'OPÉRATION HÉRACLÈS, QU'ELLE SE SITUAIT À UN BON NIVEAU PARMIS LES NATIONS OCCIDENTALES	51
CONCLUSION.....	53
EXAMEN EN COMMISSION.....	54

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi de finances pour 2003, complété par le projet de loi de finances rectificative adopté en conseil des ministres le 20 novembre 2002, redonne enfin à l'armée de l'air les crédits qui lui permettront de tenir son rang en Europe et dans le monde.

Les crédits de fonctionnement ont été gérés avec prudence, et ont permis la diversification des modalités de gestion des personnels et des bases. Leur majoration de 2,93 % s'inscrit donc dans la continuité.

En revanche, les titres V et VI enregistrent des crédits de paiement en évolution positive de 16,6 % de 2002 à 2003, et des autorisations de programme légèrement négatives dans le projet de budget (- 0,89 %), mais que la LFR complète au niveau nécessaire à la commande groupée de 46 Rafale. Ainsi, l'armée de l'air dispose des crédits requis pour poursuivre ses grands programmes d'armement. En matière de transport, l'ensemble des pays européens engagés dans le projet d'A-400 M attend la décision et le niveau de commandes exprimées par l'Allemagne. Quant aux moyens de commandement, le programme SCCOA (Système de commandement et de conduite des opérations aériennes) viendra à terme en 2005.

Première annuité de la future loi de programmation militaire, le projet de budget pour 2003 en traduit de façon adéquate les principales orientations.

I. LES CRÉDITS DE L'ARMÉE DE L'AIR POUR 2003 : UN NET REDRESSEMENT, PAR RAPPORT AUX ANNÉES ANTÉRIEURES, TANT EN FONCTIONNEMENT QU'EN ÉQUIPEMENT

Les crédits de paiement affectés par le projet de loi de finances pour 2003 à l'ensemble du ministère de la défense, et, spécifiquement, à l'armée de l'air, sont récapitulés dans le tableau suivant :

ÉVOLUTION COMPARÉE DES CRÉDITS GLOBAUX DE LA DÉFENSE
ET DE CEUX AFFECTÉS À L'ARMÉE DE L'AIR
(en millions d'euros)

	Crédits de paiement 2002	Crédits de paiement 2003 ⁽¹⁾	%
Défense	28 911,34	31 070,06	+ 7,47 %
<i>dont titre III</i>	<i>16 637,42</i>	<i>17 426,17</i>	<i>+ 4,74 %</i>
<i>dont titres V et VI</i>	<i>12 273,92</i>	<i>13 643,89</i>	<i>+ 1,12 %</i>
Air	5 059,51	5 567,32	+ 10,03 %
<i>dont titre III</i>	<i>2 425,86</i>	<i>2 496,93</i>	<i>+ 2,93 %</i>
<i>dont titres V et VI</i>	<i>2 633,30</i>	<i>3 070,39</i>	<i>+ 16,60 %</i>

(1) *Projet de loi de finances*

On y constate que l'armée de l'air est, proportionnellement au reste des crédits affectés à la Défense, mieux dotée en équipements, et un peu moins bien en fonctionnement.

Ce différentiel découle du passif hérité de l'application de la loi de programmation 1997/2002, qui a particulièrement lésé les dotations accordées au titre V ; les dépenses d'équipement servaient, en effet, de variable d'ajustement aux dépenses incompressibles découlant des impératifs du fonctionnement quotidien, regroupés dans le titre III.

Notre commission n'a cessé, ces années durant, de déplorer ces ponctions sur les dépenses à long terme au profit du fonctionnement courant.

C'est pourquoi, nous constatons le redressement actuel des crédits d'investissement avec soulagement.

A. DES CRÉDITS DE FONCTIONNEMENT MAINTENUS

S'agissant des crédits de fonctionnement, les besoins étaient moins criants au sein de l'armée de l'air que dans d'autres secteurs, notamment grâce à la gestion raisonnée qu'elle a su faire prévaloir de longue date. L'évolution de ces crédits depuis 1997 est décrite dans le tableau suivant.

EVOLUTION DES DOTATIONS DU TITRE III DEPUIS 1997 (en M€)

TITRE III	1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003		Evolution 1997/2002	
	AP	CP	AP		AP	CP	AP	CP	AP	CP	AP	CP	AP	CP	AP	CP
RCS		1 740,89		1 812,37		1 864,45		1 871,10		1 864,24		1 869,86		1947,02		11,84%
34-03 (1)		359,70		370,13		346,38		374,54		421,66		456,34		460,46		28,01%
34-10 (2)		80,87		73,56		61,6		56,54		48,28		50,84		53,519		-33,82%
34-20 (3)	144,63	144,63	135,56	135,56	95,81	95,81	84,4	84,4	56,18	56,18	31,69	31,69	31,69	31,69	-78,09%	-78,09%
36-01 (4)		3,93		3,78		3,77		3,77		4,04		4,01		4,24		7,87%
TOTAL TIII	144,63	2 330,02	135,56	2 395,40	95,81	2 372,01	84,4	2 390,35	56,18	2 394,40	31,69	2 412,74		2496,93		7,13%

(3) Entretien programmé des matériels

(4) Subventions de fonctionnement au Musée de l'air

Au total, on constate donc que l'ensemble des crédits de fonctionnement augmentent de 28 % sur la période 1997-2003 (24,5 % de 1996 à 2002), et les rémunérations et charges sociales, de 11,8 % (7,9 % de 1996 à 2002).

Si l'on se concentre sur la période 2001/2003, les variations sont les suivantes :

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

(en M€)

	Budget 2001	Budget 2002	Projet de budget 2003	Variation
Rémunérations et charges sociales	1 864,2	1 883,0	1 947,0	
Alimentation	48,3	50,8	53,5	
Fonctionnement des bases hors Produits pétroliers ⁽¹⁾	217,5	241,1	260,0	
Produits pétroliers				
Avions	163,2	178,0	163,3	
Autres	41,0	37,2	37,2	
Total	204,2	215,2	200,5	
Entretien programmé des matériels	56,2 ⁽²⁾	31,7	31,7	
Total	2 390,4	2 421,9	2 492,7	2,93%

⁽¹⁾ Hors subvention au musée de l'air.

⁽²⁾ Compte tenu d'un transfert de 7,62 M€ vers le titre V.

B. DES CRÉDITS D'ÉQUIPEMENT RENFORCÉS

L'évolution des crédits d'équipement est retracée, de 1997 à 2003, dans le tableau ci-après :

EVOLUTION DES DOTATIONS DES TITRES V ET VI DEPUIS 1997

(en en M€ courants)

Ancienne nomenclature	1997		1998		Nouvelle nomenclature	1999		2000		2001		2002		2003		Evolution 1997/2003	
	AP	CP	AP	CP		AP	CP	AP	CP	AP	CP	AP	CP	AP	CP	AP	CP
51 60	7,01	6,86	3,05	9,60	51 61	2,90	3,51	3,2	2,55	4,19	7,26	10,06	6,51	11,18	11,32	59,49	65,01
51 80	726,88	715,75	444,39	484,94	51 61	10,52	5,18	1,07	4,53	1,83	4,42	20,12	5,03	2,84	7,27		
					52 81	6,40	6,10	3,51	5,95	2,59	5,03	3,65	3,65	3,06	1,39		
					53 71	238,43	281,57	235,69	321,01	320,45	375,33	485,24	337,59	306,46	338,18		
					53 81	217,39	243,31	214,34	217,01	253,83	234,47	167,53	159,764	190,9	203,03		
					55 11	14,18	10,67	1,52	15,85	0,15	6,25	1,07	3,811	0,45	5,1		
	726,88	715,75	444,39	484,94		486,92	546,83	456,13	564,37	578,85	625,5	676,54	506,034	503,26	549,87	-30,76	-23,18
53 80	2239,80	2416,50	1887,36	2258,70	51 61	36,89	71,19	181	96,15	24,24	112,2	43,76	66,6	52,3	84,5		
					51 71	122,72	125,47	76,99	121,4	84,76	92,99	206,35	90,17	194,8	122,8		
					53 71	507,81	467,41	502,47	368,18	895,33	432,04	676,72	560,55	713,9	592,66		
					53 81	642,12	778,40	454,45	653,37	536,47	557,66	569,85	468,99	423,38	553,58		
					55 11	261,75	222,12	195,9	264,5	112,2	192,09	148,48	137,42	143,82	158,44		
					55 21	868,20	711,48	728,25	648,26	750,96	670,01	883,75	653,66	894,18	804,5		
	2239,80	2416,50	1887,36	2258,70		2439,49	2376,07	2139,06	2151,83	2403,97	2056,99	2528,91	1977,39	2422,38	2316,48	8,15	-4,14
54 40	160,89	153,42	162,21	163,88		151,38	154,28	166,32	149,11	166,17	174,1	188,42	137,83	170,5	190,8	5,97	24,36
66 50	0,15	0,15	0,15	0,15	66 50	0,76	0,76	0	0,21	0,15	0,3	0,15	0,15	0,15	0,15		
67 10	3,66	3,81	3,81	3,81	67 10	3,81	3,81	3,81	3,7	3,2	3,81	3,81	3,81	2,5	3,95		
	3,81	3,96	3,96	3,96		4,57	4,57	3,81	3,92	3,35	4,12	3,96	3,96	2,65	4,1	-30,45	3,54
Total	3138,39	3296,50	2500,97	2921,09		3085,26	3085,26	2768,52	2871,77	3156,53	2867,96	3408,99	2633,31	3110,42	3070,39	-0,89	-6,86

La nouvelle nomenclature, plus détaillée que la précédente, et utilisée depuis 1999, s'appuie sur les chapitres suivants.

TITRE V	
Chapitre 51-61	Espace. Systèmes d'information et de communication
Article 11	Air. Systèmes spatiaux et de télécommunications sol. Direction des systèmes d'armes (Service des programmes d'observation, de télécommunications et d'information)
Article 12	Programmes MTBA. Direction des systèmes d'armes (Service des programmes d'observation, de télécommunications et d'information)
Article 13	Air. Programme SYRACUSE III. Direction des systèmes d'armes (Service des programmes d'observation, de télécommunications et d'information)
Chapitre 51-71	Forces nucléaires
Article 11	Air. Forces nucléaires. Direction des systèmes d'armes (Service des programmes aéronautiques)
Article 12	Air. Véhicules forces nucléaires. Direction des programmes, des méthodes d'acquisition et de la qualité (Service des programmes nucléaires)
Article 81	Air. Matériels aéronautiques des forces nucléaires entretenus par la Structure intégrée de maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense (SIMMAD).
Chapitre 52-81	Etudes
Article 11	Air. Etudes technico-opérationnelles. Direction des systèmes de force et de la prospective (Services d'architecture des systèmes de forces))
Article 12	Air. Etudes hors domaine technico-opérationnel
Chapitre 53-71	Equipements communs, interarmées et de la gendarmerie
Article 11	Air. Programmes communs. Direction des systèmes d'armes (Service des programmes de missiles tactiques)
Article 12	Air. Programme FSAS (SAMP/T). Direction des systèmes d'armes (Service des programmes de

	missiles tactiques)
Article 13	Air. Programme MICA. Direction des systèmes d'armes (Service des programmes de missiles tactiques)
Article 14	Air. Programmes communs aéronautiques. Direction des systèmes d'armes (Service des programmes aéronautiques)
Article 15	Air. Programme RAFALE. Direction des systèmes d'armes (Service des programmes aéronautiques)
Article 16	Air. Programme SCALP EG. Direction des systèmes d'armes (Service des programmes de missiles tactiques)
Article 17	Air. Programme Armement air-sol modulaire. Direction des systèmes d'armes (Service des programmes de missiles tactiques)
Chapitre 53-81	Equipement des armées
Article 11	Air. Matériel électronique de sol et de bord. Direction des systèmes d'armes (Service des programmes aéronautiques)
Article 13	Air. Développement et production des matériels. Direction des systèmes d'armes (Service des programmes de missiles tactiques)
Article 14	Air. Essais. Direction des systèmes d'armes
Article 15	Air. Simulateurs. Direction des systèmes d'armes (Service des programmes aéronautiques)
Article 16	Air. Développement et production des matériels. Direction des systèmes d'armes (Service des programmes aéronautiques)
Article 17	Air. Programme ATF. Direction des programmes, des méthodes d'acquisition et de la qualité. (Service des programmes aéronautiques)
Article 18	Air. Programme MIRAGE 2000 D. Direction des systèmes d'armes (Service des programmes aéronautiques)
Article 19	Air. Programmes SCOOA 1, 2 et suivants. Direction des systèmes d'armes (Service des programmes aéronautiques)
Article 21	Air. Programme APACHE (anti-pistes). Direction des systèmes d'armes (Service des programmes de

	missiles tactiques)
Article 22	Air. Programme Mirage 2000-5 (Rénovation Mirage 2000 DA). Direction des systèmes d'armes (Service des programmes aéronautiques)
Article 81	Air. Matériel aéronautique d'environnement ; Structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense (SIMMAD).
Chapitre 54-41	Infrastructure
Article 11	Air. Installations et acquisitions de l'infrastructure de l'air
Article 12	Air. Programme Moyens de télécommunications des bases aériennes
Article 13	Air. Programme Système de commandement et de conduite des opérations aériennes
Chapitre 55-11	Soutien des forces
Article 11	Air. Matériel informatique de soutien des forces
Article 12	Air. Armement et munitions
Article 13	Air. Programme Système de commandement et de conduite des opérations aériennes
Article 14	Air. Matériel sol
Article 15	Air. Matériels
Article 16	Air. Matériels terrestres de soutien des forces (nouveau)
Article 61	Air. Matériels aéronautiques de soutien des forces entretenus par la Structure intégrée de maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense (SIMMAD)
Chapitre 55-21	Entretien programmé des matériels
Article 11	Air. Maintien en condition opérationnelle des matériels. Structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense (SIMMAD)
Article 13	Air. Maintien en condition opérationnelle des missiles. Service des programmes de missiles tactiques

Article 14	Air. Entretien programmé des matériels terrestres (nouveau)
Article 61	Air. Matériels aéronautiques entretenus par la Structure intégrée de maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense (SIMMAD).
TITRE VI	
Chapitre 66-50	Participation à des travaux d'équipement civil et subvention d'équipement social intéressant la collectivité militaire
Article 22	Autres équipements Air
Chapitre 67-10	Subventions aux organismes sous tutelle
Article 60	Subvention au musée de l'air et de l'espace. Direction des systèmes d'armes (Service des programmes aéronautiques)

Pour 2003, le montant des autorisations de programme et des crédits de paiement inscrits au projet de loi de finances se monte à 3 110,42 M€ en AP et à 3 070,39 M€ en CP.

Leur évolution est retracée dans le tableau suivant :

EVOLUTION DES TITRES V ET VI EN 2002 ET 2003

AP	LFI 2002	PLF 2003	évolution	écart
TITRE V	3 405,0	3 107,8	-8,7 %	- 297,2
TITRE VI	4,0	2,6	- 33,1 %	- 1,4
TOTAL	3 409,0	3 110,4	-8,8 %	- 298,6

(en M€)

CP	LFI 2002	PLF 2003	évolution	écart
TITRE V	2 629,3	3 066,3	16,6 %	437
TITRE VI	4,0	4,1	3,5%	0,1
TOTAL	2633,3	3 070,4	16,6%	437,1

L'évolution des AP est donc négative si l'on se réfère au seul PLF 2003. Mais la LFR, adoptée le 20 novembre dernier en Conseil des Ministres, contient, en complément, les financements nécessaires à la commande groupée de 46 Rafale-Air.

II. LES PREMIERS ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE LA PROFESSIONNALISATION

A. L'ÉVOLUTION DES PERSONNELS : DES TENSIONS PONCTUELLES DANS LES RECRUTEMENTS

1. La substitution progressive des professionnels aux appelés

Bien que pleinement effective depuis seulement un an (les derniers appelés ont quitté l'armée à la fin du mois de novembre 2001), l'organisation professionnelle de l'armée de l'air peut déjà permettre un certain nombre de constats.

Le premier d'entre eux porte sur la grande maîtrise qui a présidé à la réorganisation des structures de l'armée de l'air, comme de ses effectifs.

Rappelons que de 1996 à 2002, la professionnalisation s'est traduite par la disparition de 32 000 appelés, et leur remplacement progressif par des engagés dits MTA (militaires techniciens de l'air), par des volontaires, ainsi que par une augmentation des personnels civils.

L'évolution des **personnels militaires** des différentes catégories depuis 2000 est retracée dans le tableau suivant :

	2000	2001	2002	2003
Officiers	7 087	7 025	6 838	6 840
Sous-officiers	39 937	38 962	37 716	37 673
MDRE (1)	13 511	14 977	17 168	17 185
Volontaires	5 938	2 002	1 942	1 898
Total	66 473	62 966	63 664	63 596

(1) militaires du rang engagés

Les **personnels civils** évoluent de façon inférieure aux prévisions. La LPM pour 1997/2002 prévoyait, en effet, que leur nombre serait porté à 6 730 à son terme, soit un accroissement net de 1 825 postes. Or, seuls 6 003 postes sont ouverts en 2002, et il est prévu de réduire cet effectif de 291 postes pour

2003, portant ainsi leur nombre global à **5 712, soit 8,2 % des personnels de l'armée de l'air.**

Le personnel civil de la défense se décompose en plusieurs catégories :

Les **fonctionnaires** sont recrutés par concours : soit externe, soit internes au titre de la promotion sociale pour les agents déjà en fonction. Les **ouvriers d'Etat** sont recrutés avec un CAP ou un BEP. La promotion interne existe également chez les ouvriers d'Etat. Elle s'effectue par essai professionnel lorsqu'un poste devient vacant dans l'établissement.

Les fonctionnaires comme les ouvriers d'Etat employés par l'armée de l'air ont vocation à servir dans tous les établissements du ministère, quelle que soit l'armée ou la direction.

Le ministère de la défense a mis en place une formation continue du personnel civil qui permet aux agents de s'adapter à leur poste de travail si nécessaire (nouvelles technologies, changement de qualification). La formation continue englobe les actions de formations liées à la promotion sociale (préparation aux concours ou aux essais professionnels).

Les **contractuels** :

- le personnel recruté avant 1984 bénéficie d'un quasi statut ;
- les personnels recrutés depuis 1984, sous contrat à durée déterminée, éventuellement renouvelable, occupent des emplois bien spécifiques pour lesquels il n'existe pas de corps de fonctionnaires.
- les agents contractuels du droit public employés dans l'armée de l'air dans les services de restauration et d'hôtellerie.

La difficulté à recruter l'effectif initialement prévu de personnels civils n'est pas spécifique à l'armée de l'air, et touche l'ensemble du ministère de la Défense. Elle tient, pour l'essentiel, au manque d'attractivité des salaires offerts par le secteur public pour les filières dans lesquelles s'exerce une concurrence avec le secteur privé. Il a donc semblé plus réaliste d'ajuster à la baisse l'effectif prévisionnel des personnels civils. La réponse optimale à apporter aux lacunes ainsi constatées au sein du personnel reste à déterminer suivant leur nature ; d'ores et déjà, l'évolution de la durée des contrats proposés aux MTA constitue une tentative d'ajustement. Des mesures complémentaires pourraient être envisagées, comme un recours accru à l'externalisation.

2. Les évolutions constatées au sein des personnels engagés

Comme l'indique le tableau décrivant la composition par catégories de l'armée de l'air, les **MDRE représentent près d'un quart des effectifs** (17 185 postes ouverts en 2003 pour un total de 63 596 militaires).

Leurs conditions d'emploi a évolué suivant les principes suivants :

Ce personnel n'a pas, en principe, vocation à accomplir une carrière longue. Cette étape dans le monde du travail, souvent la première, doit lui permettre d'acquérir, de valoriser et d'améliorer des connaissances professionnelles qu'il pourra mettre à profit dans le cadre d'une reconversion.

Ce recrutement s'adresse essentiellement aux candidats ayant un acquis professionnel, directement exploitable, sans longue formation complémentaire. Les MDRE doivent, en effet, être capables d'occuper des emplois de premier niveau selon les domaines d'activité définis par l'état-major de l'armée de l'air.

Compte tenu de l'expérience acquise pendant les trois premières années de la professionnalisation, **le champ d'action des MDRE a été élargi en 2000**. Cela se traduit, pour la plupart des spécialités par une augmentation du nombre de phases de leur progression professionnelle, et par un élargissement de leur domaine d'activité. Leur autonomie professionnelle s'en trouve ainsi nettement renforcée.

Leur niveau de recrutement (troisième à bac professionnel), est volontairement différent de celui des élèves sous-officiers ; ils **sont essentiellement issus du tissu local proche des bases aériennes de leur affectation future ; ils suivent une formation militaire, complétée par une formation pratique au sein de leur unité d'emploi**.

Ainsi, les engagés bénéficient d'un contrat initial de 4 ans et peuvent à présent accéder, par contrats successifs, et sous réserve de remplir certaines conditions, à des durées de services pouvant aller jusqu'à 15 voire 22 ans.

Formation

Quelle que soit leur spécialité, les MDRE reçoivent une **formation militaire d'une durée de 6 semaines** dispensée au sein du **centre de formation militaire élémentaire (CFME) implanté à SAINTES**.

Le stage de formation militaire est sanctionné par la délivrance du certificat militaire élémentaire (**CME**).

La formation professionnelle, qui vise à adapter les connaissances professionnelles acquises aux emplois offerts par l'armée de l'air, est dispensée **en deux périodes** :

- une période d'instruction théorique, dont la durée est variable selon les spécialités ;

- une période d'application et d'instruction pratique, de deux mois au sein de l'unité d'affectation.

La réussite au stage professionnel est sanctionnée par le certificat d'aptitude à l'emploi de technicien (**CAET**) délivré par le commandant de base.

Rémunération de base

Leur rémunération minimale nette varie, selon les grades, de 1 067 euros à 1 311 euros environ. Ce montant ne tient pas compte des primes et indemnités liées notamment à l'activité et à des avantages en nature (logement, habillement et alimentation).

Perspective de carrière

Evolutions en cours :

Depuis cette année, les engagés ayant accompli entre **4 et 7 ans** de service peuvent se présenter à une sélection appelée **sélection de niveau 1 (SN1)** dont les épreuves visent à s'assurer de leur expérience militaire et professionnelle. En cas de réussite, ils peuvent accéder à l'échelle de solde n° 3 et souscrire des contrats les amenant à **11 ans de service**, sous réserve, bien entendu, que leur manière de servir donne satisfaction. **A partir de 2003, une deuxième sélection dite de niveau 2 (SN2)** leur permettra, selon le même principe, d'obtenir le bénéfice de l'échelle de solde n° 4 et d'atteindre **15 ans voire 22 ans de service**.

Avancement : le militaire technicien de l'air peut-être :

- nommé à la distinction de 1ère classe, à l'issue de 2 ans de service militaire ;

- nommé au grade de caporal à partir de trois ans de service militaire ;

- promu au grade de caporal-chef à partir de 5 ans de service militaire, s'il réunit l'ensemble des conditions requises.

Accès au corps des sous-officiers : les MTA peuvent se présenter :

- à tout moment, aux épreuves de sélection externe de recrutement d'élèves sous-officiers, s'ils réunissent toutes les conditions exigées des autres candidats ;

- dans leur quatrième ou cinquième année de service sous contrat, aux épreuves de sélection interne qui permettent d'accéder aux écoles d'élèves sous-officiers dans leur spécialité d'origine ou dans une autre spécialité.

Mobilité : pendant la durée de leur contrat, sauf nécessité de service ou situation particulière, les MTA ne font pas l'objet de mutations.

Reconversion : la réussite de la reconversion est un des éléments essentiels de la politique d'emploi des MTA. Les MTA peuvent donc, sur leur demande, bénéficier des mesures réglementaires d'aide à la reconversion.

Dans ce contexte, un véritable parcours au sein de l'armée de l'air a été élaboré à leur profit, jalonné d'étapes obligatoires permettant d'accompagner les individus dans le déroulement de leur cursus militaire et dans l'élaboration du projet professionnel servant de support à leur reconversion. Pour mettre en œuvre ce dispositif, les bases aériennes possèdent une structure chargée d'animer ce parcours et de favoriser les échanges avec l'ensemble des acteurs régionaux et locaux de l'insertion et de l'emploi.

Répartition des postes proposés aux MTA au 1er septembre 2002

Cette répartition est donnée par le tableau suivant:

Spécialité	Répartition au 01 septembre 2002
Sécurité cabine	109
Mise en œuvre avion	232
Agent de télécommunication	364
Armements opérationnels	127
Electrotechnicien	215
Mécanicien véhicules	170
Conducteur routier	1 040
Mécanicien atelier	57
Sécurité incendie	1 181

Magasinier	780
Agent d'opérations	445
Exploitant SIC	125
Fusilier commando	3 447
Conducteur de chien	682
Structures des aéronefs	10
Opérateur défense sol-air	174
Agent d'accueil	8
Entretien des installations	680
Agent bureautique	2 091
Agent de restauration	2 029
Auxiliaire sanitaire	230
Musicien	120
TOTAL MTA	14 316

Les perspectives de recrutement pour 2003 portent sur 2 500 postes.

3. Le moindre effectif que prévu des volontaires

A l'image des personnels civils, et largement pour les mêmes motifs de modicité des salaires, le recrutement des personnels volontaires peine à atteindre les objectifs initiaux.

Rappelons que c'est la loi portant réforme du service national qui a défini un volontariat dans les armées d'une durée de douze mois renouvelable 4 fois sur demande agréée, ouvert aux jeunes français âgés de 18 à 26 ans. Ces volontaires servent en qualité de militaire sous réserve de leur aptitude à l'emploi. Ils participent à la totalité des missions des forces armées, peuvent être mutés dans l'intérêt du service et sont soumis au règlement de discipline générale.

Contrairement aux MTA, dont les emplois s'inscrivent dans un cursus de formation et de domaine d'activité définissant une progression des compétences professionnelles afin de leur donner une relative autonomie, les

emplois accessibles aux volontaires sont principalement axés sur des tâches d'exécution simples afin de leur permettre, après une formation militaire de courte durée, d'exercer leur métier et d'acquérir ainsi une première expérience professionnelle.

Par ailleurs, certains postes sont ouverts à des volontaires aspirants afin d'assurer, notamment, le remplacement des scientifiques du contingent. Ils sont destinés principalement à des étudiants en fin de cycle universitaire ou sortant de grandes écoles.

Le principe général est de privilégier, pour les volontaires, le recrutement local. Il faut relever que ce type de recrutement, à l'initiative des commandants de base, s'effectue de façon satisfaisante, soulignant ainsi le bon enracinement des bases dans leur environnement. Mais cet élément de proximité ne suffit cependant pas à surmonter les handicaps présentés par le statut.

Contrat

Le contrat initial est de 1 an renouvelable par période de douze mois dans la limite de soixante mois. La durée de douze mois du volontariat dans l'Armée de l'air peut être fractionnée en périodes appelées fractions d'activité dont la durée est de trois mois minimum. Ce contrat initial peut-être dénoncé à tout moment par l'une ou l'autre partie au cours d'une période probatoire de trois mois.

Formation

Après une formation militaire (d'une durée de trois semaines pour les volontaires au grade d'aspirant et de deux semaines pour les autres), les volontaires reçoivent une formation professionnelle en unité de deux mois qui vise à adapter au domaine militaire les connaissances professionnelles déjà acquises, ou à former le jeune volontaire à ses futures fonctions. A l'issue, un certificat de formation est délivré au volontaire.

Spécialités

Les volontaires peuvent avoir accès aux spécialités suivantes :

VOLONTAIRES ASPIRANTS	Ingénieur aéronautique Informaticien Communication - journalisme Linguiste Enseignement Juriste - finances - reconversion
----------------------------------	--

VOLONTAIRES (HORS ASPIRANTS)	Assistant matériels aériens Assistant matériels électroniques Assistant photo-communication Assistant matériels sol Assistant mécanique générale Assistant manutention Assistant entretien et infrastructure Assistant moniteur de sport Assistant restauration Assistant sécurité cabine Gendarme adjoint
---	--

EVOLUTION NUMÉRIQUE DES RECRUTEMENTS DE VOLONTAIRES

	2000		2001		2002 (juillet)		2003 (prévisions)	
	ASP	VAA	ASP	VAA	ASP	VAA	ASP	VAA
Objectifs de recrutement	53	306	70	360	100	700	100	700
Contrats signés	30	272	49	225	45	371		
Dossiers à l'étude					12	30		

La discordance persistante entre les objectifs de recrutement et les postes effectivement pourvus devrait conduire à une évolution de cette catégorie, soit pour en renforcer l'attractivité, soit pour prendre acte des difficultés à recruter, touchant en particulier les volontaires aspirants.

4. Les sous-officiers et les officiers

Ces deux catégories ont enregistré des restrictions numériques corrélatives à la professionnalisation. L'évolution des départs, normaux ou anticipés, est récapitulée dans le tableau suivant :

ETAT DES DÉPARTS À LA RETRAITE 1997-2002

Officiers

	Départs normaux	Départs anticipés
1997	98	313 dont 47 avec pécule
1998	104	328 dont 39 avec pécule
1999	161	306 dont 26 avec pécule
2000	153	307 dont 27 avec pécule
2001	143	282 dont 34 avec pécule
2002 (2)	122	303 dont 31 avec pécule

Sous-officiers

	Départs normaux	Départs anticipés
1997	2044 (1)	2044 dont 640 avec pécule
1998	302	2084 dont 819 avec pécule
1999	182	1896 dont 690 avec pécule
2000	298	2093 dont 670 avec pécule
2001	80	1932 dont 849 avec pécule
2002 (2)	232	1471 dont 522 avec pécule

(1) total des départs – données non disponibles.

(2) prévisions.

On constate que l'armée de l'air a atteint en 2002 l'objectif de restructuration de son encadrement que lui avait fixée la LPM 1997-2002.

** les sous-officiers*

Toutefois les effectifs du personnel sous-officier connaissent un déficit constant depuis 1998. Cette situation, pénalisante pour l'Armée de l'air, est due à une importante augmentation des départs qui n'a pu être compensée par des recrutements correspondants. Le plan de gestion prévisionnelle des effectifs des sous-officiers prévoit une augmentation du recrutement de 1500 à 1800 par an, et une réforme progressive des capacités des écoles. Ces dispositions permettront de revenir à l'équilibre en 2004.

Rappelons que l'armée de l'air recrute ses sous-officiers par deux filières distinctes :

- la première est celle dite de "**Rochefort**" où les candidats, tous recrutés avec le **baccalauréat** de l'enseignement général ou technologique, suivent leur formation militaire initiale et professionnelle ;

- la seconde est celle dite de "**Saintes**" où les candidats d'un niveau scolaire équivalent à celui de la **classe de seconde** intègrent, par voie de concours, l'Ecole d'enseignement technique de l'armée de l'air (**EETAA**) de la base aérienne 722 de Saintes pour deux ans d'études, puis rejoignent Rochefort pour la partie professionnelle de la branche technique.

La formation militaire est de même durée pour tous les élèves sous-officiers. La durée de la formation professionnelle varie de 9 semaines (secrétaires recrutés au niveau BTS) à 3 ans (infirmier par exemple).

Les recrutements de sous-officiers non-navigants ont connu une remontée sensible en 2000. Désormais, le **flux annuel est stabilisé à 1 500** et devrait passer à 1 800 à l'horizon 2004. Parallèlement, **une baisse significative du nombre des candidatures à un engagement est observée depuis 1998.** Cette évolution tient à ce que toutes les administrations ainsi que les entreprises du secteur public et privé recrutent majoritairement dans ce vivier de population des 18 - 25 ans possédant le niveau du Bac général ou technologique. Afin de se préparer, l'Armée de l'air a procédé en 2002 à une

réorganisation de la chaîne du recrutement et une amplification de l'effort de communication à son profit.

** Les officiers*

Leur recrutement est différencié suivant les carrières offertes :

a) **les officiers à carrière longue** sont recrutés par l'Ecole de l'air de Salon de Provence, l'école du commissariat de l'air, ainsi que, par concours interne, par l'Ecole militaire de l'air.

Ces filières sont détaillées dans le tableau suivant :

RECRUTEMENT DES OFFICIERS

Origine	Recrutement	
	2002	2003
Polytechnique	1	1
Ecole de l'air	77	78
Ecole du commissariat de l'air	9	9
Admis sur titres	9	10
Ecole militaire de l'air	79	79
Rang	78	75
Officier sous contrat du personnel navigant	80	80
OSC PNN (1)	127	65
TOTAUX	460	397

(1) Officier sous contrat du personnel non navigant

b) Les officiers à carrière courte sont issus du rang, ou recrutés sous contrat, d'une durée moyenne de 3 à 5 ans, avec renouvellement éventuel. Ces personnels sont affectés à des postes pour lesquels une rapide rotation est admise par l'encadrement (linguistes, juristes, par exemple).

B. UNE ORGANISATION ÉVOLUTIVE : EXTERNALISATION, RESTRUCTURATIONS

1. Externalisation

Depuis 2000, l'armée de l'air généralise l'externalisation de l'entretien des locaux et des espaces verts, du ramassage des ordures ménagères et industrielles ainsi que du nettoyage des tenues. Parallèlement, des expérimentations ont été lancées dans de nouveaux domaines, tels que le

transport du personnel pour Villacoublay (BA 107), Metz (BA 128), Colmar (BA 132), Nancy (BA 133), Drachenbronn (BA 901), Taverny (BA 921) et Toul (DA 136), l'entretien de la bureautique pour Mont-de-Marsan (BA 118) ; Bordeaux-Mérignac (BA 106) et Toulouse (BA 101), et le **soutien du réseau informatique de l'état-major de l'armée de l'air**.

Enfin, l'armée de l'air mène depuis 2001 une expérience d'externalisation de l'ensemble des fonctions de soutien du site de Varennes-sur-Allier (DA 277). En fonction des résultats observés, cette démarche pourra être étendue au site de Romorantin (DA 273).

Cette politique d'externalisation par fonctions est dirigée directement par l'état-major de l'armée de l'air, et mise en oeuvre par les régions et les bases aériennes.

Les crédits qui y sont consacrés depuis 2000 sont récapitulés dans le tableau suivant :

**L'EMPLOI DES CRÉDITS D'EXTERNALISATION
(CHAPITRE 34.03 ARTICLE 94)**

Chapitre 34.03 article 94/en M€	Dépenses de sous- traitance réalisées en 2000	Dépenses de sous- traitance réalisées en 2001	Prévisions 2002
Professionnalisation			
Nettoyage des locaux	1,22	1,45	4,71
Entretien des espaces verts	0,76	1,40	6,50
Enlèvement des déchets	0,00	1,65	4,06
Nettoyage des effets	0,00	0,20	0,50
Formation conducteurs routiers	1,98	0,20	1,40
Sous-Total (1)		4,90	17,17
Expérimentations	1,83		
Transport du personnel	1,30	2,30	3,30
Maintenance bureautique	0,00	0,20	1,50
Varennes	0,00	0,60	3,20
Divers	3,13	0,70	0,90
Sous-Total (2)	5,11	3,80	8,90
TOTAL (1) + (2)		8,70	26,07

L'article budgétaire dédié (34.03.94) a été abondé, en 2002, à hauteur de 17,25 M€ Pour 2003, les besoins sont identifiés pour un montant de 27 M€ et ne sont pas couverts en totalité par le projet de loi de finances. Or il n'y a plus, à ce jour, de postes budgétaires vacants pouvant être convertis en crédits de sous-traitance. La poursuite de la démarche d'externalisation reste donc conditionnée par la mise en place de nouvelles ressources. Toutefois, il est prévu, au projet de budget 2003, 8 M€ sur le chapitre 34.03.10 dédiés à la location de services.

L'armée de l'air porte les appréciations suivantes sur les premières expériences :

ELÉMENTS D'APPRÉCIATION SUR LES PRINCIPALES EXTERNALISATIONS

- Soutien bureautique

Cette externalisation du soutien de la bureautique menée sur les bases de Bordeaux, Mont-de-Marsan et Toulouse semble concluante (augmentation de la disponibilité du matériel grâce à la constitution, au niveau du prestataire, d'un lot de rechange immédiatement utilisable et réduction des délais d'intervention) et présente un fort potentiel de développement.

- Transport du personnel

L'expérimentation du transport du personnel est menée sur sept bases aériennes et détachement air, la maintenance des bus sur neuf sites.

La satisfaction des utilisateurs est bonne. Toutefois, la gestion des demandes inopinées montre le peu de souplesse de cette formule. Par ailleurs, outre le fait que l'ensemble des bus a été conservé pour assurer la réversibilité, l'impact identifié de la manœuvre sur les effectifs des escadrons de soutien technique commun est marginal. Enfin, le marché de maintenance des bus est affecté de façon importante par les fluctuations de l'activité de transport, ce qui peut conduire à des situations de blocage.

- Soutien global (Varenes-sur-Allier)

L'expérimentation du soutien global (restauration, hébergement, sécurité incendie, filtrage, protection, transport du personnel) de Varenes-sur-Allier a débuté en 2001. Au titre des premiers enseignements, il apparaît que la cellule de suivi et de coordination spécifique constituée de spécialistes des métiers externalisés et rattachée au commandant du site ou son second, est indispensable. Les prestations, quant à elles, donnent a priori satisfaction.

- Maintien en condition opérationnelle de certaines flottes d'avions

Concernant la flotte de transport, une décision d'externaliser la maintenance NTI3, NTI2 et NTI1 préventif des TBM 700 a été prise, le soutien de ce type de flotte étant à la marge du « coeur du métier ». Relevant de la même logique, l'externalisation du MCO des Mystère XX est en cours de finalisation.

Les travaux portent également sur les flottes d'avions école et sur les flottes de planeurs et avions légers. Pour les avions écoles (Xingu, Epsilon, Tucano), les effectifs concernés par l'externalisation du NTI2 de ces flottes sont identifiés. Compte tenu de l'enchaînement des marchés de MCO, l'externalisation serait possible à partir de 2004. S'agissant des planeurs et des remorqueurs, diverses solutions allant de la régie complète à l'abonnement en aéro-club en passant par la location ont été explorées. Compte tenu du concept d'emploi de ces moyens, de l'état de la flotte et des contraintes de maintenance, il a cependant été décidé que la maintenance des planeurs serait effectuée en régie et regroupée à Romorantin et que la capacité de remorquage serait réalisée par l'acquisition d'avions remorqueurs neufs. Les conditions de l'externalisation du soutien de ces appareils restent à étudier.

- Fonctions filtrage et sécurité incendie

Pour ce qui concerne la fonction filtrage, en l'absence du financement nécessaire, il a été décidé de surseoir à l'externalisation.

Dans le domaine de la sécurité incendie, l'étude initiale n'a pas été probante, les coûts estimés de l'externalisation de la fonction incendie apparaissant très élevés.

2. Restructurations

La réduction programmée des effectifs, et les restructurations induites ont entraîné des abattements des crédits de fonctionnement, mais les capacités de bonne gestion développées par l'armée de l'air ont permis que la capacité opérationnelle des forces n'en soit pas trop affectée. Ces abattements ont été évalués en programmation aux montants suivants :

en M€

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Annuité de programmation	-9,3	-8,23	-11,59	-5,49	-3,51	-5,34
Cumul	-9,3	-17,53	-29,12	-34,61	-38,11	-43,45

Pour ce qui concerne la période 2002-2005, les fermetures ou regroupements de sites ou de bases que l'armée de l'air envisage s'inscrivent dans un cadre plus large que celui découlant de la simple adaptation à la professionnalisation et à la réduction de format. Ils sont également dans la continuité des plans de resserrement précédemment engagés, comme par exemple dans le domaine du contrôle de la circulation aérienne militaire.

Ces mesures concerneront, à des degrés divers, les bases aériennes, les unités mettant en œuvre des avions de combat, le dispositif de surveillance de l'espace aérien et de contrôle de la circulation aérienne militaire, les services de soutien (matériel, commissariat).

Ainsi **en 2002**, trois bases aériennes voient leurs structures transformées en détachement air (DA). Le site d'**Aix-les-Milles (13)**, dont la responsabilité de la plate-forme a été transférée à l'aviation civile, verra son emprise totalement libérée en 2004. Le DA 922 de **Doullens (80)**, a fermé son centre de détection et de contrôle (CDC), et est désormais exclusivement consacré à la mission de détection radar et de centre radio. Le DA 273 de Romorantin (41) a vu ses missions recentrées sur l'entrepôt du matériel de l'armée de l'air. Quant au service du commissariat de l'air, il atteint son format objectif de deux établissements de stockage de matériel par la fermeture de l'établissement logistique du commissariat de l'air (ELCA) de **Toulouse-l'Hers (31)**.

A **Toul (54)**, l'armée de l'air poursuit sa démarche de rationalisation visant à dissoudre, en 2004, les structures de soutien du détachement air 136.

L'évolution des sites antérieurement fermés est la suivante :

Ainsi, les bases aériennes de **Toul-Rosières (1998)** et de **Contrexéville (1999)** sont transformées en détachement air et conservées par l'armée de l'air.

La majeure partie de la base aérienne 200 d'**Apt (1999)** a été transférée à l'armée de terre, tandis que la base aérienne n° 274 de **Limoges (1997)** a été en partie remise à la gendarmerie nationale et au service de santé des armées, le reste de l'emprise ayant été mis en aliénation au profit de la ville de Limoges.

De même, les biens immobiliers des bases aériennes de Nîmes et de Bordeaux-Cenon ont été transférés en tout ou partie au ministère de l'intérieur.

Au cas où les emprises militaires du domaine public aéronautique ne trouvent aucune utilisation au sein du ministère de la défense, elles sont proposées à l'aviation civile, qui décide du maintien ou non de la vocation aéronautique du site. Ces emprises font donc, selon le cas, l'objet d'un transfert à l'aviation civile ou d'un déclassement du domaine public aéronautique en vue d'une mise en aliénation.

Il convient toutefois de noter que les procédures d'aliénation sont souvent longues et complexes en raison des opérations de dépollution. Le traitement des terrains détenus par l'armée de l'air nécessite, à cet effet, d'importants moyens financiers ou humains eu égard à la superficie des emprises (plusieurs centaines d'hectares pour les bases aériennes) et à la pollution pyrotechnique résultant des précédentes guerres mondiales (Compiègne ou Chartres par exemple).

Les sommes retirées des aliénations sont reversées au titre V de l'armée de l'air par l'intermédiaire des fonds de concours.

Les deux tableaux récapitulent ces opérations, et leurs recettes estimées.

Année de restructuration	Dpt	Site	Devenir de l'immeuble	Recettes
1996	30	BA 726 Nîmes	- Transfert en 1998 au ministère de l'intérieur (décision ministérielle du 7/09/1998).	7,17 M€
1996	60	BA 552 Compiègne Quartier Hirschauer	- Transfert en 1998 d'une partie (6 ha) au SGA pour la construction de logements. - <i>Aliénation du reste de l'emprise (27 ha).</i>	Gratuit Etude en cours
1997	87	BA 274 Limoges-Romanet	- Transfert en 1998 d'une partie de l'emprise à la gendarmerie nationale (décision ministérielle du 25/06/2001) - Transfert en 1998 d'une partie du site à la direction du service de santé des armées (décision ministérielle du 30/04/2001). - Aliénation du reste de l'emprise : remise aux services fiscaux (décision ministérielle du 19/06/2001).	Gratuit 0,30 M€ 0,63 M€
1997	28	DA 90.279 Chartres	- Changement d'attribution d'un bâtiment à la délégation générale pour l'armement. Décision ministérielle du 25/08/97. - Changement d'affectation au profit du ministère de l'équipement. Remise au 23/06/98 (décision ministérielle du 17/03/98). - Aliénation du reste de l'emprise.	0,05 M€ 0,87 M€ étude en cours
1997	31	ELCA 783 Toulouse l'Hers	- Mise en aliénation d'une fraction de l'emprise	1,37 M€
1998	33	BA 203 Bordeaux-Cenon	- Conservation d'une partie de l'enceinte correspondant au terrain d'assiette du réseau d'antennes. - Transfert en 1998 du reste de l'emprise au ministère de l'intérieur.	sans objet 2,07 M€
1998	54	BA 551 Toul-Thouvenot	- Dépollution et mise en sécurité du site : 748 000 € - Transfert en 1998 d'une partie de l'emprise à la DMPA Habitat (SGA) pour la construction de logements. - Aliénation de fractions d'emprise au département et au district Toulouis (décision ministérielle du 27/02/01).	1,44 M€
1998	54	BA 136 Toul-Rosières	- Conservation des installations au profit d'un détachement air.	sans objet
1999	88	DA Contrexéville	- Maintien d'une activité opérationnelle sur le site.	sans objet

1999	84	BA 200 Apt	<ul style="list-style-type: none"> - dépollution de sites : 1 000 000 € - Transfert de la base vie, de la zone technique spécialisée, de l'aérodrome et de certaines emprises durcies au profit de l'armée de terre, à compter du 1/09/99. Décision ministérielle du 23/07/99. - Transfert de la zone industrielle et de la zone entraînement à la direction générale de la sécurité extérieure (décision ministérielle du 25/08/1999). - Mise en aliénation des terrains réservés pour la 3^{ème} unité de tir. - Mise en aliénation des emprises abritant les zones de lancement devenues inutiles. - Conservation des zones de lancement 1.4 et 2.6 pour respectivement étude de vieillissement et implantation d'antennes. - Aliénation du cercle mess. Décision ministérielle du 01/02/99. 	<p>à titre gratuit</p> <p>en cours</p> <p>en cours</p> <p>en cours</p> <p>sans objet</p> <p>1,22 M€</p>
2000	13	Aix en Provence CATA et Cercle officiers	- Transfert au profit de l'éducation nationale (décision ministérielle du 19/06/2001).	0,91 M€
2000	13	Aix en Provence BA 114	- Transfert des locaux rendus vacants par les restructurations régionales ; intéresse l'aviation civile et diverses collectivités.	étude en cours
2001	88	PSIR de Contrexéville	<ul style="list-style-type: none"> - Dépollution et mise en sécurité des sites : 946 220 € - Mise en aliénation des sites d'Auzainvilliers et de La Folie 	en cours
2001	57	BA 128 Quartier Reymond	- Transfert pour constructions de logements familiaux.	étude en cours
2002	80	DA Doullens	<ul style="list-style-type: none"> - dépollution de sites : 138 000€ - Mise en aliénation de sites 	en cours
2002	88	PSIR de Contrexéville	- Mise en aliénation de la villa du CDT de base	en cours
2003	31	ELCA 783 Toulouse l'Hers	- Mise en aliénation de l'entrepôt logistique du commissariat de l'air	à lancer
2004	13	BA 114 Aix en Provence	- Mise en aliénation du reste du site	à lancer

III. UN ENTRAÎNEMENT DES PERSONNELS SOUTENU, UNE MAINTENANCE FORTEMENT AMÉLIORÉE

A. L'ENTRAÎNEMENT DES PERSONNELS

La norme définie par l'Etat-major de l'armée de l'air, correspondant d'ailleurs aux critères retenus par l'OTAN, est d'un niveau minimal annuel d'entraînement de 180 heures pour les pilotes de chasse.

Sauf rares exceptions, ce taux a été respecté durant la décennie passée, comme en témoigne le tableau suivant :

ÉVOLUTION DU NOMBRE ANNUEL D'HEURES DE VOL GLOBAL
ET DU NOMBRE D'HEURES PAR PILOTE DEPUIS 1992

ANNEE	ACTIVITE ANNUELLE	ACTIVITE PAR PILOTE COMBAT
1992		
1993	352 000	180
1994	342 000	180
1995	333 097	180
1996	304 241	172
1997	291 864	176
1998	308 700	180
1999	310 581	181
2000	295 959	185
2001	270 956	175
prévisions 2002	268 000	180
prévisions 2003	300 000	180

Une activité globale annuelle supérieure à 270 000 heures est prévue pour l'ensemble de l'activité aérienne de l'armée de l'air.

La participation de l'armée de l'air à plusieurs exercices multinationaux concourt également à l'entraînement de ses hommes.

Ces exercices sont récapitulés dans les tableaux suivants :

EXERCICES INTERARMEES ET MULTINATIONAUX

NOM & TYPE	PARTICIPATION	BILAN 00/01 - PREVISION 02
<p><u>EOLE</u> Exercice trilatéral (France, Espagne, Italie) de gestion de crise, d'évacuation de ressortissants et d'action humanitaire. Réalisé depuis 1995 dans le cadre de l'UEO. Bisannuel à partir de 1996.</p>	<p>Participation trilatérale + invités alliés. CDAOA, CFAC, CFAS, CASSIC, CEAA, CFCA. Exercice interarmées multinational, organisé par l'EMIA de Creil.</p>	<p>2000 : deux semaines en juin. 2001 : pas d'exercice. 2002 : deux semaines en mai.</p>
<p><u>FRANCO/AFRICAINS</u> Exercices d'action extérieure en Afrique.</p>	<p>Unités FAC, FAP, FAS : 4 avions de combat, 1 C130, 2 C160, 1 DC8, 1 A300, 1 C135. Unités CFAP : 3 C160, 2 Puma</p>	<p>2000 : exercice de maintien de la paix au Gabon (concept RECAMP). 2001 : exercice RECAMP en Tanzanie (partie CPX). 2002 : exercice RECAMP en Tanzanie (partie LIVEX).</p>
<p><u>BRIGHT STAR</u> Exercice interallié en Egypte, à forte participation américaine</p>	<p>Moyens CFAP : 2 Casa.</p>	<p>2000 : pas d'exercice 2001 : du 8 au 31 octobre. 2002 : pas d'exercice</p>

EXERCICES INTERARMEES ET MULTINATIONAUX

NOM & TYPE	PARTICIPATION	BILAN 00/01 - PREVISION 02
<p><u>EXERCICES GOLFE majeurs</u> Exercice d'action extérieure dans le Golfe Persique et au Moyen Orient</p>	<p>Unités CFAP, CFAC, CFAS : 4 M2000, 1 C135, 1 C130, 1 C160. Unités CFAC et CFAS : 4 M2000C, 4 M2000D.</p>	<p>2000 : exercice majeur aux EAU, les moyens se partageant ensuite entre un exercice au Koweït et un autre à Oman. 2001 : exercice GULF FALCON au Qatar. 2002 : présence discontinuée alternée au Qatar.</p>
<p><u>AMITIE</u> Exercice d'action extérieure avec la Tunisie</p>	<p>Unités CFAC, CFAP Participation de l'ordre de : 4 avions de combat, 1 C130, 1 C160</p>	<p>2000 : exercice de PC reporté début 2001 2001 : exercice avec troupes au troisième trimestre</p>
<p><u>RED FLAG</u> Entraînement tactique aux USA sur le "range" de NELLIS</p>	<p>Unités CFAC, CFAP, CFAS Participation de l'ordre de : 8 avions de combat, 2 avions de transport , 1 C135. Environ 300 sorties.</p>	<p>2000 : pas de participation 2001 : du 12 mars au 17 avril 2002 : du 02 mars au 16 mars.</p>
<p><u>MAPLE FLAF</u> Entraînement tactique au Canada sur le « range » de Cold Lake</p>	<p>Unités CFAC, CFAP, CFAS Participation de l'ordre de : 12 avions de combat, 2 avions de transport , 1 SDCA. Environ 300 sorties.</p>	<p>2002 : du 27 mai au 21 juin</p>
<p><u>COPE THUNDER</u> Entraînement tactique aux USA sur le "range" d'Eielson (Alaska)</p>	<p>Unités CFAC, CFAP, CFAS Participation de l'ordre de : 12 avions de combat, 2 avions de transport ,1 SDCA. Environ 300 sorties.</p>	<p>1ère participation en 2001 : du 28 avril au 4 juin 2002 : du 11 juillet au 26 juillet</p>

EXERCICES OTAN

NOM & TYPE	PARTICIPATION	BILAN 00 /01 - PREVISION 02
<u>CLEAN HUNTER</u> Exercice majeur de défense aérienne de COMAIRNORTH en région centre.	CDAOA ,unités CFAC, CFAS, CASSIC. environ 400 sorties	2000 : du 05 au 16 juin 2001 : du 18 au 29 juin. 2002 : du 10 au 21 juin
<u>DYNAMIC MIX</u> Exercice majeur tactique et amphibie de CINCSOUTH en zone méditerranéenne.	E3F et MIV en 1996	2000 : du 20 mai au 06 juin en Grèce. Participation avec 4 M2000 C. 2001 : pas d'exercice 2002 : du 21 mai au 29 mai
<u>Tactical Leadership Program (TLP)</u> Stages d'entraînement tactique	Unités CFAC, CFAS. 6 stages par an. 2 à 4 avions par stage	2000 : 16 avions 2001 : 14 avions 2002 : 16 avions
<u>NATO AIR MEET</u> Exercice aérien d'ensemble monté par AIRCENT	Unités CFAC, CFAS, CASSIC 10 avions de combat 2 C135 1 SDCA	2000 : du 28 août au 08 septembre au Danemark. 2001: du 3 au 14 septembre en Norvège. 2002 : du 3 au 15 septembre en Norvège.

B. UNE MAINTENANCE DES MATÉRIELS FORTEMENT AMÉLIORÉE

Il s'agit là du point le plus critique des budgets antérieurs, puisque les matériels utilisables étaient estimés à 50 % du parc global, faute des crédits nécessaires pour les maintenir en condition opérationnelle.

Le tableau suivant évalue cette insuffisance, année par année, depuis 1997.

**EVOLUTION DES CRÉDITS D'ENTRETIEN PROGRAMMÉ DES MATÉRIELS
DU TITRE III**

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Crédits budgétaires	144,63 ⁽¹⁾	135,56	95,81 ⁽²⁾	84,4 ⁽³⁾	56,18 ⁽⁴⁾	31,69
Insuffisance estimée	35,43	8,84	18,13	10,67	15,05	6,88 ⁽⁵⁾

(1) Un transfert de charges d'EPM d'un montant de 76,22 M€ a été opéré du titre III vers le titre V en construction budgétaire 1997, partiellement compensé par un apport de ressources de 41,47 M€ au titre V.

(2) En construction budgétaire 1999, un transfert de crédits de 1,52 M€ vers le fonctionnement courant et de 3,05 M€ vers le titre V ainsi qu'un transfert de charges de 30,49 M€ sur le titre V ont été effectués.

(3) Un transfert de charges et de crédits d'EPM d'un montant de 7,62 M€ a été opéré du titre III vers le titre V en construction budgétaire 2000.

(4) Un report de crédits d'EPM d'un montant de 1,52 M€ a été opéré.

(5) prévisionnel

La création, au début de l'année 2001, de la SIMMAD (structure interarmée de maintien en condition opérationnelle des matériels aériens de la Défense) a considérablement concouru à la restauration de la disponibilité. Lors de son audition par la commission, le général Wolsztynski, Chef d'Etat-major de l'armée de l'Air, a précisé que **cette disponibilité s'était globalement améliorée de 10 %**, passant en un peu plus d'un an, et à un coût raisonnable, de 53 % à 64 % des matériels.

Il faut relever que cet effort sera appuyé financièrement par le projet de budget pour 2003, qui affecte au MCO, dans les titres III et V, 932 millions d'euros en C.P., soit une augmentation de 22,14 %.

IV. LES ÉQUIPEMENTS DE L'ARMÉE DE L'AIR : DE NOMBREUX PROGRAMMES EN COURS DE RÉALISATION OU D'ACHÈVEMENT

Le titre V, grâce à sa nette progression par rapport à 2002, permettra de poursuivre la modernisation des équipements, et la restauration de la disponibilité des matériels pour laquelle un effort significatif avait déjà été fait dans la loi de finances rectificative de juillet 2002.

Les autorisations de programme, qui s'élèvent à 3,11 milliards d'euros pour 2003, sont complétées par une dotation de 2,27 milliards d'euros inscrite dans la LFR adoptée en Conseil des Ministres le 20 novembre 2002, pour pouvoir effectuer la **commande globale de 46 Rafale**.

Le montant des crédits de paiement, qui s'élève à 3,07 milliards d'euros, est en augmentation de 16,6 % par rapport à celui de 2002. Cette augmentation est significative.

Hormis la commande de 46 Rafale déjà évoquée, **les autorisations de programme** seront affectées aux grands projets suivants :

- **poursuite du développement des standards F2 et F3 du Rafale,**
- **poursuite des travaux d'adaptation du missile SCALP au Mirage 2000-D ainsi que ceux du remplaçant du Magic II et ceux d'intégration du MIDS au Mirage 2000-5,**
- **commande de 395 missiles MICA.**

Les crédits de paiement permettront notamment la livraison de :

- **41 missiles APACHE**
- **60 missiles SCALP**
- **3 cargos légers CASA 235**
- **système intérimaire de drones MALE (SIDM)**
- **moyens de télécommunications des bases aériennes (MTBA) pour 8 sites.**

De plus, **900 millions d'euros de crédits de paiement** seront consacrés à l'entretien programmé des matériels, et **150 millions d'euros au programme SCCOA.**

Pour l' **A400M**, les autorisations de programmes nécessaires ont été inscrites dans les lois de finances 2000 et 2001, pour un montant total de 6 662 millions d'euros. La notification du contrat à Airbus est donc en attente de l'engagement officiel de l'Allemagne.

A. L'ÉTAT DES MATÉRIELS EN 2002

La situation en 2002 des principaux matériels de l'armée de l'air est la suivante :

1. La flotte de combat et de transport

- **la flotte de combat est constituée de 330 appareils** dont l'âge moyen est de 14,5 ans. La livraison des Mirage 2000-D s'est terminée en 2002,

- **la flotte de transport tactique est composée de 14 Hercules et 66 Transall**. Pour ces derniers, la date de début des retraits de service est prévue en 2005. La relève de ces avions par l'A400M devrait s'effectuer grâce à la commande globale en attente de notification,

- **la flotte de transport logistique est constituée de 2 DC8 et 3 Airbus A310**,

- **la flotte d'environ 90 hélicoptères** est destinée aux opérations de recherche et de sauvetage au combat (RESCO), aux mesures actives de sûreté aérienne (MASA), à la protection défense des points sensibles et au support opérationnel des forces (évacuations sanitaires et appui de la manœuvre tactique),

- **la flotte de 17 CASA CN 235** est vouée à l'appui logistique intra-théâtre (avec la livraison de 2 appareils fin 2002).

2. La flotte des appareils spécialisés

- **4 SDCA (AWACS)**, systèmes de détection et de commandement aéroportés qui permettent la participation aux missions de prévention des crises dans un cadre national ou interallié,

- **des ravitailleurs (11 C135 FR et 3 KC 135)** dont il serait souhaitable que le nombre, compte tenu de l'éloignement des théâtres d'action des avions de combat et des SDCA, soit porté à un total de 20 appareils, pour

atteindre le nouveau modèle issu des enseignements du Kosovo et d'Afghanistan.

3. Les armements

- le parc de matériels sol-air évolue pour prendre en compte la professionnalisation et la réduction du format des armées, mais n'est pas, pour l'instant, conçu pour l'interception des missiles proliférants (missile de croisière ou balistique),

- livraison des premiers missiles de croisière anti-piste (APACHE).

L'évolution des matériels de l'armée de l'air souligne la poursuite de l'effort de modernisation de la flotte de combat, mais également le caractère limité des capacités existantes dans les domaines du ravitaillement en vol et du transport tactique.

Parmi les grands programmes d'équipements en cours, ceux renforçant la flotte aérienne de combat, avec le Rafale, et devant renouveler la capacité de transport, avec le futur et très attendu A-400 M, sont les plus importants.

B. LA FORCE AÉRIENNE DE COMBAT

Le parc de la force aérienne de combat est constitué aujourd'hui de Jaguar, de différents types de Mirage F1 et de Mirage 2000.

Les Jaguar, regroupés au sein d'un seul escadron, seront retirés du service en 2005. Les Mirage F1C seront retirés du service en 2003. Les premiers F1CT le seront en 2007.

A l'horizon 2015, la force aérienne de combat ne sera équipée que de Mirage 2000 et de Rafale.

Le **Mirage 2000 D** est un avion de pénétration et d'attaque au sol tout temps, capable de tirer les armements air-sol conventionnels en aveugle, les armements guidés laser de jour comme de nuit et d'emporter des munitions comme l'Apache et le SCALP et, ultérieurement, l'AASM. Les **86 avions** commandés ont maintenant tous été livrés.

Le **Mirage 2000-5** est issu de la modernisation du système d'armes des premiers Mirage 2000 RDM livrés à l'armée de l'air, dont les capacités étaient insuffisantes face à une menace en constante amélioration qualitative. Le Mirage 2000-5, dont le développement était en cours pour l'export,

comprend le radar RDY multicible et une cabine entièrement reconfigurée. Il est capable de tirer le missile air-air MICA.

La transformation de 37 avions a été conduite entre 1993 et 2000.

Ces deux programmes ne sont plus dotés en autorisations de programme. En 2003, l'armée de l'air consacrera 40,59 millions d'euros de CP.

Ainsi les Mirage 2000-5 et 2000 D sont-ils les appareils les plus performants de l'armée de l'air d'aujourd'hui. Pour être aussi performante demain, celle-ci prépare activement l'arrivée d'un appareil de nouvelle génération : le RAFALE.

1. Le Rafale

Le Rafale est un avion polyvalent, qui pourra effectuer les missions suivantes, dans ses versions F2 et F3 à venir :

- dissuasion nucléaire,
- pénétration et attaque au sol par tous les temps,
- défense et supériorité aérienne,
- intervention à long rayon d'action avec ravitaillement en vol,
- reconnaissance tactique et stratégique.

Il emportera et pourra tirer les armements suivants :

- missiles de précision largués à distance de sécurité de la famille SCALP,
- armes guidées de précision de la famille AASM,
- missile ASMP-A,
- missile moyenne et courte portée adapté au combat multicible à guidage électromagnétique ou infrarouge MICA,
- missile d'autodéfense à courte portée MAGIC 2.

Le système d'armes rassemble en un produit opérationnel cohérent l'application militaire des technologies les plus récentes, dont certaines ne sont maîtrisées que par un petit nombre de pays du monde occidental.

L'apport de ces technologies se concrétise particulièrement dans le radar RBE2 et le système de contre mesures SPECTRA.

Le **radar RBE2** est réalisé par THALES SYSTEMES AEROPORTES. C'est un radar multimode, doté d'une antenne à balayage électronique dans les deux plans qui lui permet d'engager plusieurs cibles aériennes simultanément. Il est également capable d'acquisition et de poursuite d'objectifs au sol et en mer, de cartographie et de suivi de terrain autonome dans les deux plans.

Le système d'autoprotection et de contre mesures **SPECTRA**, réalisé par THALES SYSTEMES AEROPORTES et EADS, est capable de détecter des menaces dans un spectre très large, électromagnétique, infrarouge et laser et de mettre en œuvre des brouillages électromagnétiques et des leurres adaptés.

Le système d'armes comprend également un **capteur optronique secteur frontal (OSF)**, réalisé par THALES OPTRONIQUE SA et SAGEM, travaillant dans les bandes infrarouge, visible et laser. L'OSF est un capteur passif dont le fonctionnement est assimilable à celui d'un radar, en matière de navigation et de mise en œuvre des armements. Outre l'identification visuelle d'objectifs au sol ou en vol, l'OSF propose pour la première fois sur un avion de combat une alternative discrète et robuste aux capteurs traditionnels.

Le concept de mise en œuvre et de maintenance du Rafale repose sur l'intégration des besoins de soutien dès la phase de développement du système principal. Ce concept reprend les principes du soutien logistique intégré (SLI) et en utilise tous les outils. Ainsi, la généralisation de la maintenance intégrée et le recours à un moyen de test universel des équipements, tout en concourant directement à la maîtrise du coût de possession, doivent conférer un avantage appréciable en matière de projection des forces.

L'armée de l'air attend la livraison de 139 biplaces et de 95 monoplaces dont les premiers seront mis en service opérationnel au standard F2 en 2006. Le tableau ci-dessous présente l'échéancier des commandes et livraisons.

	AVANT 1999	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	APRES 2008	CIBL E
COMMANDES	3	21	0	12	0	46	0	0	48	0	0	104	234
LIVRAISONS	1	1	0	0	1	0	5	10	13	14	15	174	

Une commande de 46 avions sera notifiée en 2003, grâce aux crédits contenus dans la LFR adoptée le 20 novembre 2002 en Conseil des Ministres.

L'armée de l'air a déjà payé 7,37 milliards d'euros pour le Rafale. **706,02 millions d'euros de crédits de paiement seront affectés à ce programme en 2003, ce qui représente 23 % du titre V.**

Les actions de promotion à l'export du Rafale sont soutenues par l'Etat, notamment grâce à la création de « comités air » (rencontre entre les états majors de l'armée de l'air), ainsi qu'à des missions de l'armée de l'air et de la DGA.

Dassault Aviation, Thalès et Snecma ont bâti un projet (**Rafale MK II**) destiné à améliorer les performances de l'avion et du système d'armes. Ce projet comprend le développement de réservoirs de carburant plaqués au fuselage et de la capacité d'armement guidé laser. Il est financé, pour le moment, sur fonds industriels. C'est cette version MK II du Rafale qui est proposée à l'exportation.

Différents clients potentiels se sont fait connaître :

La **Corée du Sud** s'est déclarée intéressée en 1996. Les industriels ont alors soumis une offre, en concurrence avec le F15 K, l'Eurofighter Typhoon et le SU 35. Le choix coréen s'est porté sur la solution américaine. **Singapour** a évalué le Rafale en 1995. **L'Arabie Saoudite** a conduit une évaluation du Rafale en octobre 1994 et mars 1998. Depuis des rencontres entre états majors se sont tenues régulièrement (jusqu'à 2 par an). Les industriels ont remis une offre à la **Grèce** en 1999. Les **Emirats Arabes Unis** ont reçu en mai 1995 une proposition commerciale de Dassault Aviation et de ses coopérateurs, enrichie en 1997 d'une offre de l'armée de l'air française de partenariat. Les Emirats Arabes Unis ont finalement annoncé en juin 1998 leur choix en faveur du F16. **La Norvège**, après avoir évalué le Rafale en décembre 1996 puis annoncé son intention de limiter son choix au F 16 et à l'EF 2000, a finalement repoussé sa décision à une date ultérieure. Les industriels ont remis une nouvelle offre à ce pays au début de 2001.

Les Pays-Bas, dans la perspective du remplacement du F 16, ont émis en 1999 un RFI (request for information) auquel ont répondu les industriels du programme Rafale. Une proposition de coopération franco-hollandaise d'Etat à Etat a été remise aux autorités néerlandaises au cours du 2ème semestre 2000. Depuis les Pays-Bas ont décidé de participer à la phase de développement du F35 (JSF).

L'**Australie**, qui s'était déclarée intéressée par le Rafale dans le cadre de son projet de rééquipement de ses forces de défense à l'horizon 2010, a, depuis, annoncé son choix pour le JSF.

2. Les armements embarqués

a) *Le missile MICA*

Le MICA (missile d'interception, de combat et d'autodéfense) est le missile air-air du Mirage 2000-5 et sera par la suite celui du Rafale. Il permet de mettre en œuvre les capacités multicibles de ces avions. Equipé d'un autodirecteur interchangeable électromagnétique ou infrarouge, il confère une capacité « tire et oublie ». Il remplacera à la fois les missiles Super 530D et le Magic 2.

Le programme d'achat de l'armée de l'air est, au total, de 1070 missiles, dont 370 électromagnétiques. En 2003, 395 missiles seront commandés (245 EM et 150 IR).

Le coût total du programme MICA, qui est commun à l'armée de l'air et à la marine, est estimé à 1923,5 millions d'euros au coût des facteurs 2002. En 2003, l'armée de l'air prévoit d'y consacrer 294,6 millions d'euros d'autorisations de programme et 61,82 millions d'euros de crédits de paiement.

Ce missile a aussi été commandé par Taiwan (960), le Qatar (96), les Emirats Arabes Unis (500) et la Grèce (200).

b) *Les missiles de croisière Apache et Scalp*

Les missiles Apache et Scalp sont des missiles de croisière de tir sur coordonnées géographiques. Les conflits du Kosovo et d'Afghanistan ont montré le grand intérêt de ce type d'armement notamment pour l'attaque tout temps et de nuit. **Le SCALP sera mis en œuvre par le Mirage 2000D et le Rafale, l'Apache par le Mirage 2000D** uniquement. Lourds de plus d'une tonne, ils sont tirés à distance de sécurité des défenses ennemies (jusqu'à 140 kilomètres pour l'Apache et 400 kilomètres pour le Scalp). Ils sont propulsés par turboréacteur et possèdent un système de navigation par inertie et de suivi de terrain automatique qui leur permet d'effectuer leur approche de façon automatique et à très basse altitude. Un système de guidage terminal assure également de façon autonome la détection et l'identification finale de l'objectif, ainsi que la précision requise. Le missile Apache est un missile à sous munitions. Le missile Scalp, qui en est dérivé, est, lui, un missile à charge unique. Ils sont fabriqués par Matra Bae Dynamics France.

Le missile Apache est un missile antipiste. Il emporte 500 kilos de sous munitions. Les 100 Apache prévus par la loi de programmation militaire 1997-2002 ont fait l'objet d'une commande globale en 1997. **41 missiles devraient être livrés en 2003.**

Le coût total du programme est estimé à 674,4 millions d'euros (développement 404,9 millions d'euros, production 269,5 millions d'euros). Le budget 2003 y consacrera 1 million d'euros d'autorisations de programme et 36,3 millions d'euros de crédits de paiement.

Dérivé du missile Apache, le missile Scalp est destiné à la destruction des infrastructures (bases militaires, ponts, usines...). Il emporte une charge unique de 400 kilos. Il peut être tiré à distance de sécurité (400 km) de son objectif. Ce missile de croisière est développé en coopération avec la Grande-Bretagne (STORM SHADOW) et sera exporté vers les Emirats Arabes Unis (BLACK SHAHEEN), l'Italie et la Grèce.

450 missiles (plus 50 pour la marine) ont fait l'objet d'une commande globale en 1997. 60 missiles seront livrés en 2003.

Le coût total du programme est de 786 millions d'euros. En 2003, l'armée de l'air y consacrera 16 millions d'euros d'autorisations de programme et 115 millions d'euros de crédits de paiement.

c) L'armement air-sol modulaire (AASM)

Le programme AASM est appelé à compléter la famille Apache, destinée aux objectifs de valeur très défendus, par une famille d'**armements air sol modulaires (AASM) de faible coût unitaire**, destinés aux autres objectifs et adaptables au plus grand nombre d'avions.

L'AASM est un armement modulaire de portée intermédiaire (15 à 50 km) à capacité multicible, de type « tire et oublie », pouvant s'adapter rapidement à la nature et à l'environnement de tous les objectifs, particulièrement souple d'emploi. Il est décliné actuellement en deux versions : l'AASM/D version décimétrique tout temps, et l'AASM/M version métrique temps moyen.

Son architecture modulaire comprend un kit de guidage de classe décimétrique tout temps (précision 10-15 mètres) ou un kit de guidage à imagerie infrarouge (précision 3-5 mètres), un kit d'accroissement de portée (propulseurs) et une charge militaire (constituée initialement d'un corps de bombe de 250 kg).

L'AASM est un programme commun entre l'armée de l'air et la marine.

La DGA a organisé, en 1997, une compétition internationale entre 31 industriels. La société SAGEM a été retenue comme maître d'œuvre, et le marché de réalisation a été notifié le 13 septembre 2000. **Une première commande globale a été passée en 2000 (496 air et 284 marine)**, pour des objectifs totaux de 2000 exemplaires air, et 1000 exemplaires marine. Les

premières livraisons sont attendues en 2005 pour la version la moins précise et en 2007 pour la version métrique.

Le coût total du programme est de 409 millions d'euros. En 2003, l'armée de l'air y consacrera 1 million d'euros d'autorisations de programme et 15,3 millions d'euros de crédits de paiement.

C. LA FORCE AÉRIENNE DE PROJECTION

1. L'A-400M

Le besoin opérationnel d'aéromobilité des armées conduit, pour le transport aérien militaire, à un besoin de projection stratégique inter-théâtre, et à une capacité de manœuvre tactique intra -théâtre.

Le premier volet nécessite de **déployer suffisamment vite et loin de la métropole des moyens pour stopper la dynamique initiale d'un adversaire potentiel, puis d'entretenir le flux de ravitaillement des forces projetées. Seuls des avions cargos possédant de bonnes capacités d'emport et un rayon d'action suffisant sont capables de remplir ces missions logistiques.**

La manœuvre tactique intra-théâtre a pour objet **l'engagement au contact direct des troupes adverses par aéroportage ou aérolargage**. Elle suppose l'emploi d'appareils dotés de capacités spécifiques : parachutage, posés d'assaut, vol autonome et discret en très basse altitude, aptitude à pratiquer des terrains sommairement aménagés ou à survivre en zone de menace.

L'armée de l'air a exprimé, dès 1984, le besoin d'un avion de transport moderne qui conserverait les **bonnes capacités tactiques du Transall** et dont les capacités logistiques permettraient de **répondre à un besoin nouveau : la projection de matériels lourds et volumineux** que la flotte existante était incapable d'emporter.

Ce besoin convergeant avec celui d'autres pays européens, un projet commun d'avions de transport futur a ainsi été étudié conjointement par les experts de huit nations : l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la France, l'Italie, le Portugal, le Royaume-Uni et la Turquie. L'ESR (european staff requirement), base de la spécification opérationnelle commune, a été adopté en 1996 par les chefs d'état-major des huit armées.

Après examen des offres proposées par Airbus, Boeing (C17), Lockheed (C 130J) et le consortium russo-ukrainien (AN 70), **le choix des nations s'est porté sur l'Airbus A400 M** qui répond pleinement à l'ESR.

Le 19 juin 2001, à l'occasion du Salon du Bourget, a eu lieu la cérémonie de signature du Memorandum of understanding (MoU) formalisant les engagements que prendront les Etats entre eux. Ce MoU a été signé par six pays, le Portugal s'engageant à les rejoindre rapidement et l'Italie ayant décidé de ne plus participer à ce programme. Les Etats s'engagent sur un nombre d'avions à commander. **Pour la France, ce nombre est de 50 appareils.**

Ce MoU est complété par des documents engageant les nations avec l'OCCAR (organisme conjoint de coopération en matière d'armement) :

- une déclaration du conseil de l'OCCAR décidant de l'intégration du programme à l'OCCAR et la création du conseil de programme,

- une décision du conseil de programme définissant la gestion du programme.

La signature des documents intergouvernementaux et du contrat entre l'OCCAR et Airbus est intervenue le 18 décembre 2001. Cependant, une « side letter » réservait la validité du contrat à l'approbation du Parlement allemand qui devrait prochainement se prononcer sur une commande qui avoisinerait les 60 appareils alors que 73 avaient été initialement prévus pour ce pays.

La commande globale sera effective dès la notification du contrat signé entre l'OCCAR et Airbus.

La livraison des premiers appareils interviendra 77 mois après la date de notification. Pour la France, le rythme de livraison sera de 3 appareils la première année (soit au mieux 2009) puis 5 appareils par an les années suivantes.

Pour cette commande globale, la totalité des autorisations de programme, soit 6662 millions d'euros, a été votée à l'occasion des lois de finances rectificatives 2000 et 2001.

Pour 2003, l'armée de l'air devrait y consacrer 60 millions d'euros.

2. La relève des appareils de la FAP

La montée en puissance, à moyen terme, de la flotte A400 M est à rapprocher de la déflation rapide des C160 Transall de première génération dont les premiers exemplaires seront retirés du service à partir de 2005.

Afin de pallier et limiter le déficit capacitaire ainsi créé, plusieurs voies sont à l'étude. Ces mesures visent deux objectifs : ne pas laisser le déficit capacitaire s'accroître, ni perdurer, d'une part, et d'autre part, atténuer

le mieux possible les effets de ce déficit en mettant en œuvre des moyens de substitution permettant d'économiser le potentiel des Transall.

Le premier axe porte sur la consolidation des acquis, c'est à dire la préservation de l'aptitude opérationnelle des flottes de projection :

- par un effort important sur le maintien en condition opérationnelle (MCO) des C160 afin d'améliorer leur taux de disponibilité,

- en conservant la pleine aptitude opérationnelle des C130 en procédant d'ici 2006 à la rénovation de leur avionique.

Le second axe consiste à atténuer le déficit :

- en s'appuyant au mieux sur les capacités de nos partenaires européens, notamment par le biais d'ATARES¹. Cette approche communautaire devra être renforcée afin d'**obtenir**, avant l'amorce de la déflation des C160, une **communauté renforcée de capacités européennes de transport. La création en septembre 2001 de la cellule de coordination du transport européen (EACC : European Airlift Coordination Cell) à Eindhoven aux Pays-Bas constitue une première étape vers la construction d'un commandement du transport aérien militaire européen.**

- **en préservant le potentiel des C160 par le report d'une partie de leurs missions en métropole et Outre mer sur la flotte CASA CN 235.** A ce titre, l'armée de l'air a, d'ores et déjà, commandé 5 avions cargo légers CASA 235 (2 commandes livrées fin 2002 et 3 livrables en 2003) pour pallier la déflation des avions Nord 262 et Mystère 20 et afin d'absorber une partie des missions effectuées par la flotte C160 en Europe et Outre mer. Toujours dans cette optique, l'acquisition de 2 CN235 supplémentaires a été retenue dans le projet de loi de programmation militaire 2003-2008.

La flotte logistique « moyen et long courriers » de l'armée de l'air est composée de 3 A310 et de 2 DC8-72. Si en 2003, aucune évolution de cette flotte n'est envisagée, le manque croissant de pièces détachées de DC8, lié à la raréfaction de leur nombre à travers le monde, le coût du MCO de ces appareils en constante augmentation et les fortes contraintes qui pèsent sur leur exploitation conduisent à **envisager l'acquisition d'appareils de type A330 ou A340 dès 2004.** Ce type d'avion dispose d'un potentiel de plusieurs décennies et permettrait de limiter l'aggravation du déficit de notre capacité de projection et d'éviter l'entretien d'une flotte de DC8 vieillissante, coûteuse et à l'avenir incertain.

¹ *Air Transport Air to Air Refueling and Exchanges of other Services, arrangement technique prévoyant l'échange d'heures de vol d'avions de transport et de ravitaillement en vol entre partenaires*

3. La flotte d'hélicoptères

La flotte d'hélicoptères de l'armée de l'air est utilisée pour un grand nombre de missions effectuées au profit des forces armées, mais également de la population civile. Ces moyens sont consacrés aux opérations de recherche et de sauvetage au combat (RESCO), à la mission permanente de recherche et de secours sur le territoire national des appareils civils et militaires (SAR), à l'assistance aux populations en cas de catastrophe naturelle, aux mesures actives de sûreté aérienne, à la protection des points sensibles et au support opérationnel des forces.

Pour remplacer ses PUMA dédiés à la mission RESCO, l'armée de l'air a décidé en 1996 de se doter de l'hélicoptère EC 725 RESCO qui lui sera livré à partir de 2004. L'objectif est de disposer de 16 appareils à l'horizon 2015.

En 2003, 9,5 millions d'euros de crédits de paiement seront consacrés à ce programme.

L'Arabie Saoudite a commandé 12 Cougar MK2 en version RESCO dans le cadre du contrat « Al Fahd ». De nouvelles négociations sont en cours pour l'acquisition de 12 EC 725.

D. LES MOYENS DE COMMANDEMENT, DE CONTRÔLE, DE COMMUNICATIONS ET DE RENSEIGNEMENT

1. Le système de commandement et de conduite des opérations aériennes (SCCOA)

Le SCCOA est destiné à doter l'armée de l'air d'une capacité de gestion globale des systèmes d'armes à partir d'un commandement unique des opérations aériennes, fortement automatisé, rapidement renseigné et jouissant d'un niveau d'interopérabilité élevé avec les armées françaises et alliés (programme ACCS de l'OTAN). Les systèmes développés s'appuient sur ceux déjà existants et devront également être compatibles avec les systèmes civils de la circulation aérienne (programmes de la direction nationale de l'aviation – DNA).

Le programme SCCOA est structuré en trois étapes qui sont organisées en cinq capacités rassemblant les moyens nécessaires :

- détection (tous les radars et systèmes d'identification)
- télécommunications (réseau sol-air-sol)

- surveillance – contrôle (logiciels et matériels qui y participent)
- centres (infrastructure)
- aide au commandement / conduite des opérations (systèmes informatiques pour l'exploitation des informations en temps réel dans les centres d'opérations).

La réalisation du SCCOA a été lancée en 1993, et se prolongera jusqu'en 2010. Chacune des étapes, qui se recouvrent, comprend des études, des évolutions ou des achats de matériels, des réalisations de logiciels et la réalisation de centres d'opérations et de commandement.

Ainsi l'armée de l'air a déjà acquis :

- un centre de conduite des opérations aériennes intérimaire en 1997,
- deux radars mobiles 3D TRS 2215 en 1995,
- trois radars fixes 3D TRS 22XX en 1998,
- quatre radars 2D TRAC 2400 en 2001 et 2002,
- version « 4 CDC » du logiciel STRIDA en 2002.

Les livraisons en 2003 devraient porter sur un cinquième radar 2D TRAC 2400 ainsi que les premières entités de la composante projetable C3M VI (centre de commandement et de conduite mobile, version 1). **Ce centre mobile permettra à la France d'honorer ses engagements européens en assurant le rôle de « Nation cadre » pour une action sur un théâtre d'opérations extérieures.**

L'architecte industriel du système est EADS, dont l'activité a cessé en 2002 avec la mise en place du « maître d'œuvre système SCCOA ». (MOSS)

Le coût total de ce programme essentiel (développement, fabrication et infrastructure) est de 2333 millions d'euros répartis en 763 millions d'euros pour l'étape 1, 327 millions d'euros pour l'étape 2 et 1243 millions d'euros pour l'étape 3.

Au total, pour le budget 2003, ce programme devrait représenter 230 millions d'euros d'autorisations de programme et 150 millions d'euros de crédit de paiement.

2. Valorisation du SDCA (système de détection et de commandement aéroporté)

Afin **d'adapter le SDCA aux menaces nouvelles**, de garantir sa nécessaire interopérabilité avec les autres flottes AWACS (OTAN, RAF, USAF) et de pallier l'ancienneté de sa conception et les insuffisances du système actuel dans divers domaines (détection, identification,

transmission...), **l'armée de l'air a prévu d'améliorer le système par l'adjonction de différents équipements.** Par ailleurs, le SDCA utilisant principalement les services de la circulation aérienne générale, il doit rapidement subir des modifications pour assurer sa compatibilité avec les nouvelles règles de circulation aérienne de l'OACI.

Cette opération de valorisation du SDCA, débutée dès 1993, devrait se poursuivre jusqu'en 2006.

Elle comprend notamment :

- la modification ESM (Electronic Support Measures) réalisée en 1999 et 2000, qui permet d'augmenter les capacités d'identification en donnant accès à un mode de détection discret essentiel sur les théâtres d'opérations actuels,

- les modifications induites par les nouvelles règles dictées par l'OACI (postes radio VHF-AM, système de navigation précis, système anticollision),

- l'amélioration du radar (Radar System Improvement Program - RSIP) qui permettra la détection de cibles de plus faible SER (surface équivalente radar) en améliorant la sensibilité de la chaîne réception et le traitement du calculateur principal. Il s'agit d'une évolution majeure entraînant d'importantes modifications des matériels et du logiciel,

- la création d'un système de préparation de mission secours et/ou mobile constituant un outil rapidement déployable sur les théâtres lointains.

Le devis de l'opération « valorisation du SDCA » est de 369 millions d'euros au coût des facteurs 2002. L'armée de l'air prévoit d'y consacrer en 2003, 18 millions d'euros d'autorisation de programmes et 74,6 millions d'euros de crédits de paiement.

3. Les moyens de transmissions des bases aériennes

Le programme MTBA a pour but de satisfaire les besoins en communications fixes des sites de l'armée de l'air en remplacement des réseaux actuels de desserte des abonnés des bases aériennes. Il est développé en complémentarité avec le réseau interarmées SOCRATE qui met en place la partie « intersites » des télécommunications. Ce programme prend également en compte la réalisation des besoins en communications des unités projetées sur les théâtres d'opérations extérieures (MTBA déplaçable : MTBA d).

Le système MTBA est un système de commutation multiservice réparti à architecture en boucle sécurisé comprenant des stations raccordant

des groupes d'abonnés proches géographiquement et un ensemble d'artères de communications assurant le transport des informations sous une forme unique quelle qu'en soit la nature initiale. La configuration en boucle s'appuie sur une topologie maillée qui permet la reconfiguration automatique du réseau en cas d'interruption du fonctionnement de certaines lignes ou stations.

L'armée de l'air a commandé 38 systèmes MTBA concernant 101 sites ainsi que 6 MTBA d ; le 26ème a été livré en 2002 et le dernier devrait l'être en 2005.

Le coût total du programme s'élève à 510,5 millions d'euros. En 2003, l'armée de l'air prévoit d'y consacrer 2,6 millions d'euros d'autorisations de programmes et 42 millions d'euros de crédits de paiement dont 4 millions d'euros pour l'infrastructure.

4. Le recueil du renseignement

a) Reconnaissance nouvelle génération

Le contexte d'engagement des forces ayant profondément évolué, il est de plus en plus nécessaire de réaliser des missions de recueil du renseignement à distance de sécurité. Dans la perspective du retrait du service des JAGUAR et MIRAGE IV P, l'armée de l'air a entrepris un programme d'amélioration des capacités de reconnaissance de la flotte d'avion de combat.

Ce plan d'équipement comporte deux phases :

- la première a conduit à **l'acquisition de 7 nacelles PRESTO adaptées au MIRAGE FICR**. Elles permettent de recueillir des images aériennes d'une excellente résolution. Ces nacelles ont aujourd'hui toutes été livrées,

- la seconde phase conduit à la réalisation du « pod de reco NG ». **Ce programme Reco NG dotera l'armée de l'air d'une capacité de reconnaissance image de jour et de nuit, à distance de sécurité et avec transmission de données en temps réel, à l'échéance 2006**. L'armée de l'air a prévu d'acquérir 15 nacelles de ce type entre 2006 et 2009 pour un montant maximum de 160 millions d'euros.

En 2003, l'armée de l'air consacrera 29,5 millions d'euros pour le développement et la fabrication du Pod reco NG.

b) Les drones

L'intérêt des drones a été particulièrement mis en évidence à l'occasion des opérations dans les Balkans et en Afghanistan. Les armées

françaises étudient avec soin les possibilités offertes par ces appareils ainsi que leur faisabilité technique.

Dans ce but, **le système HUNTER de surveillance et d'action a été acquis dès 1995** pour confirmer et approfondir les besoins opérationnels. C'est un appareil de type avion, lent (160 km/h) évoluant à moyenne altitude (de 2500 m à 5000 m) qui a une autonomie de 4 à 12 heures. La charge utile permet l'observation et la désignation d'objectifs fixes ou mobiles.

Après une campagne d'évaluation interarmées, le système HUNTER a été confié en 2000 à l'armée de l'air qui l'a utilisé lors de plusieurs déploiements au Kosovo.

Cette expérimentation a permis de confirmer l'intérêt de ce type de système au profit des opérations militaires que l'on connaît aujourd'hui. Toutefois, ce système ne satisfait pas l'ensemble des besoins de l'armée de l'air car son domaine d'actions n'est pas en cohérence avec celui des aéronefs de combat.

Tirant les conséquences de l'expérience ainsi faite, l'armée de l'air a rédigé un cahier des charges qui a conduit à la **définition du Système Intérimaire de Drones MALE¹ (SIDM)**.

A l'issue d'un appel d'offres international, le système proposé par EADS a été retenu et commandé en 2001. Il devrait être livré en 2003.

Ce système intérimaire comprend trois vecteurs et deux stations au sol. Le vecteur aura une endurance de 12 heures à 1000 kilomètres de son point de départ à une altitude maximale de 25 000 ft. Il sera utilisé dans la continuité du HUNTER, afin de définir les conditions d'emploi d'un tel système dans la perspective de la mise en service du drone MALE. Pourront notamment être définis les aspects d'intégration dans le trafic aérien, la certification des appareils et le cursus de formation des équipages.

Le coût total du programme SIDM est de 90 millions d'euros (54 millions d'euros pour l'acquisition et 36 millions d'euros pour le maintien en condition opérationnelle) alors que le coût d'acquisition du système MALE est estimé à 591 millions d'euros.

En 2003, l'armée de l'air consacra 24 millions d'euros de crédits de paiement pour ses drones.

¹ *moyenne altitude, longue endurance*

V. L'ARMÉE DE L'AIR FRANÇAISE A DÉMONTRÉ, PAR LA QUALITÉ DE SA PARTICIPATION À L'OPÉRATION HÉRACLÈS, QU'ELLE SE SITUAIT À UN BON NIVEAU PARMIS LES NATIONS OCCIDENTALES

La qualité des interventions de nos forces, notamment aériennes, au sein de la coalition qui est intervenue en Afghanistan en fin d'année 2001 et au début de 2002, a été reconnue par tous nos partenaires. Cette réussite démontre que l'armée de l'air a su maintenir ses grandes qualités opérationnelles, en dépit des réductions qui ont affecté ses crédits d'équipement ces dernières années.

Les premiers enseignements de cette opération peuvent être ainsi résumés :

- cet engagement sur un théâtre lointain a pesé sur la disponibilité des moyens en France, car les stocks et rechanges ont été affectés, en priorité, aux appareils qui y étaient engagés. Les bons résultats déjà obtenus par la SIMMAD devraient donc être étendus à ce type de situation.

- les difficultés inhérentes à la dispersion géographique des sites d'implantation des forces alliées ont été surmontées sans affecter l'efficacité des opérations, ce qui mérite d'être souligné.

- le déploiement progressif des divers éléments français, parmi lesquels figurent les forces aériennes, s'est opéré avec cohérence et méthode, suivant le calendrier suivant :

Montée en puissance de la projection :	
- début octobre 2001	2 bâtiments de la marine à la disposition des USA
- 3 ^{ème} semaine d'octobre	Déploiement Mirage IVP à Al Dhafra (Emirats Arabes Unis)
- mi-novembre	Étude des projections « air » en Asie centrale
- 15 novembre	Détachement armée de terre à K2
- 1 ^{er} décembre	Déploiement armée de terre à Mazar-e-Sharif (Afghanistan)
- 05 décembre	Déploiement du GTO ¹ à Douchanbé (Ouzbékistan)

¹ Groupement de transport opérationnel

- 08 décembre	Mise en place du REPFRANCE à Al Kharj (Arabie saoudite)
- 13 décembre	Groupe aéronaval au large de l'Erythrée
- 16 décembre	Mise en place d'un échelon précurseur à Manas (Kirghizistan)
- 20 décembre	Groupe aérien opérationnel
- début janvier 2002	Premiers éléments français à Kaboul
- 31 janvier	Désengagement de Mazar-e-Sharif
- 27 février	Déploiement des Mirage 2000D à Manas
- 04 mars	Début des bombardements sur l'Afghanistan
- le potentiel de l'armée de l'air engagé dans ces actions est le suivant :	
6 Mirage 2000 D	4467 heures en 888 sorties
2 Mirage IVP	444 heures en 76 sorties
2 C135 FR	1728 heures en 320 sorties
6 C160 « Gabriel »	272 heures en 268 sorties
C160	690 heures
C 130	912 heures

Le coût estimatif de l'opération pour l'armée de l'air peut être ainsi évalué :

Coût pour 2002 (arrêté au 31 août 2002) : 45,4 M € répartis en 38,59 M€ (alimentation, RCS, fonctionnement, transport, carburant), imputés au titre III et 6,81 M€ (fabrications, munitions, MCO, infrastructure), imputés au titre V.

Les comparaisons entre l'armée de l'air française et celle des principaux pays occidentaux, qui sont récapitulées dans les deux tableaux suivants, doivent donc être considérées à la lumière de ces récentes missions. En effet, la réalité de leur accomplissement et de leur réussite n'a pas toujours été fidèlement relatée par les principaux moyens d'information, tant français qu'étrangers.

CONCLUSION

L'engagement de nos forces, et notamment de notre flotte aérienne, dans les actions menées par la coalition en Afghanistan a démontré que leurs capacités opérationnelles demeuraient intactes malgré les coupes budgétaires dont leurs équipements ont été victimes, ces dernières années.

Cette pérennisation des capacités a été permise par les qualités et le dévouement de tous les personnels, et grâce à un solide pragmatisme qui a assuré la remise en condition opérationnelle des équipements engagés dans ces opérations.

Ces qualités doivent être confortées par l'apport de crédits réguliers et stables. C'est le but de la future LPM, qui ne permettra cependant, et à condition qu'elle soit pleinement exécutée, qu'une remise à niveau satisfaisante de l'entretien des matériels, et la poursuite des grands programmes d'armements et de munitions.

Il est donc impératif que les crédits d'équipement militaire soient exclus des éventuelles régulations budgétaires qu'une conjoncture économique plus difficile que prévue conduirait à effectuer.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission des affaires étrangères a examiné le présent avis au cours de sa séance du 13 novembre 2002.

A la suite de l'exposé du rapporteur pour avis, un débat s'est instauré au sein de la commission.

M. Xavier de Villepin a souhaité savoir si la flotte d'avions de combat était appelée à croître dans les années à venir. Il a fait état de la récente utilisation par les forces armées américaines de drones porteurs d'armes, et a interrogé le rapporteur sur un possible développement similaire en France. Enfin, il a évoqué l'intérêt stratégique croissant de la base de Djibouti.

M. Jean-Guy Branger a déploré que le projet d'avion de transport A400 M ne soit toujours pas parachevé, et s'est inquiété des possibles répercussions de ces atterrissements sur le coût de ce programme.

En réponse, M. Xavier Pintat, rapporteur pour avis, a apporté les éléments suivants :

- la flotte d'avions de combat française doit progressivement se réduire, mais elle sera renforcée dans sa capacité globale par l'arrivée progressive des Rafale ;

- la France n'envisage pas de se doter de drones porteurs d'armes, essentiellement du fait de leur coût élevé ;

- le projet d'avion A400 M est, en effet, impatientement attendu par les armées européennes partenaires de ce programme, sachant que la commande globale, pour l'industriel, devrait porter sur un minimum de 193 appareils.

*

* *

Lors d'une seconde réunion tenue le 20 novembre 2002, la commission a procédé au vote sur l'ensemble des crédits de la défense inscrits dans le projet de loi de finances pour 2003.

Après que **M. Jean-Pierre Masseret** eut rappelé que le groupe socialiste ne votera pas contre les crédits, mais s'abstiendra, pour les différentes raisons exposées au cours des réunions précédentes, la commission a émis un **avis favorable à l'adoption de l'ensemble des crédits de la défense figurant dans le projet de loi de finances pour 2003.**