



N° 260

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 10 octobre 2002.

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMÉES,
SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2003** (n° 230)

TOME VI

DÉFENSE

AIR

PAR M. JEAN-LOUIS BERNARD,

Député.

Voir le numéro : 256 (annexe n° 40)

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. — DES CREDITS DE FONCTIONNEMENT ADAPTES ET COHERENTS	7
A. UN BUDGET DE REMUNERATIONS MAITRISE	7
1. Une annuité marquée par les mesures en faveur du personnel	7
2. Une gestion du personnel maîtrisée et normalisée	9
a) <i>Les officiers et les sous-officiers</i>	11
b) <i>Les militaires techniciens de l'air</i>	12
B. UNE UTILISATION DYNAMIQUE DES CREDITS DE FONCTIONNEMENT	13
1. Une gestion courante pragmatique	14
a) <i>Un réseau de bases aériennes rationnel</i>	14
b) <i>Le choix résolu et prudent de l'externalisation</i>	16
2. Une gestion opérationnelle active	17
a) <i>L'amélioration de l'entraînement opérationnel</i>	17
b) <i>La SIMMAD et la réforme du maintien en condition opérationnelle des matériels</i>	19
II. — LA CONDUITE DES GRANDS PROGRAMMES D'EQUIPEMENT	21
A. LA PREMIERE ANNUITE DE LA NOUVELLE PROGRAMMATION	21
1. Des autorisations de programme non significatives	21
2. Une augmentation forte et bienvenue des crédits de paiement	22
B. L'OBSERVATION, LA TRANSMISSION ET LE COMMANDEMENT	24
1. Le maillage de l'espace aérien	24
a) <i>La maîtrise de l'espace aérien : le programme SCCOA</i>	24
b) <i>La modernisation d'un système de transmissions sécurisées : le programme MTBA</i>	26
2. Les équipements mobiles et d'action extérieure	26
a) <i>L'amélioration continue des appareils SDCA-Awacs</i>	26
b) <i>Les drones</i>	27
c) <i>Le programme de missile sol-air à moyenne portée SAMP/T</i>	28
C. LA SUPERIORITE AERIENNE ET LA PROJECTION DE PUISSANCE	29
1. Le <i>Rafale</i>	29
a) <i>Un équipement en tous points exceptionnel</i>	29
b) <i>Un échéancier de développement et de commandes clair</i>	30
c) <i>Des coûts maîtrisés malgré leur poids apparent</i>	31
2. Les programmes de missiles et d'armements embarqués	32
a) <i>L'armement air- air : le missile Mica</i>	33
b) <i>Les missiles de croisière Apache et Scalp</i>	33
c) <i>L'armement air-sol modulaire (AASM)</i>	34

D. LA PROJECTION-ACTION.....	35
1. L'attente impatiente du lancement de l'A 400 M	35
a) <i>La situation difficile de l'aviation de transport tactique</i>	35
b) <i>Une solution remarquable : l'Airbus A 400 M</i>	37
c) <i>Un dossier dont le dénouement ne peut plus attendre</i>	39
2. Les autres vecteurs de la projection	40
a) <i>Le double développement des flottes de transport logistique et de ravitaillement en vol</i>	40
b) <i>Le programme d'hélicoptère « Resco »</i>	42
 TRAVAUX DE LA COMMISSION	 43
 I. — AUDITION DU GENERAL RICHARD WOLSZTYNSKI, CHEF D'ETAT-MAJOR DE L'ARMEE DE L'AIR	 43
 II. — EXAMEN DES CREDITS	 50

INTRODUCTION

L'exercice 2003 sera l'exercice inaugural de la programmation nouvelle. Le projet de loi de programmation militaire pour les années 2003 à 2008 définit d'abord celle-ci comme une loi de fabrication des équipements qui constitueront le fer de lance du modèle d'armée 2015. Pour l'armée de l'air, ces équipements sont un dispositif de surveillance aérienne, de transmission et de commandement amélioré, des avions Rafale, dont elle mettra en œuvre trois escadrons, des missiles de croisière Scalp et Apache, l'armement air-sol modulaire, et enfin de nouveaux avions de transport, logistique et tactique, dont elle a instamment besoin.

Cette programmation de rééquipement et de livraisons suppose un effort financier conséquent et continu.

Alors que les faiblesses de l'exécution annuelle de la loi de programmation militaire pour les années 1997 à 2002 sont connues, il n'aurait pas été de bon augure que le budget de 2003 s'inscrivît dans la continuité des budgets précédents.

Fort heureusement, il n'en est pas ainsi. Avec une augmentation de 2,16 milliards d'euros et de 7,47 % par rapport à 2002, le budget de la défense rompt avec les conditions contraintes de la mise en œuvre de la précédente programmation. Avec un volume de 13,4 milliards d'euros, en hausse de 1,37 milliard d'euros et de 11,12 %, le budget d'équipement franchit la première étape prévue par le projet de loi de programmation vers le montant moyen de 14,64 milliards d'euros de crédits de paiement prévu en moyenne annuelle sur la durée de la programmation.

Le budget de l'armée de l'air participe pleinement à ce mouvement de restauration. Il a aussi sa logique propre. Une augmentation de 71,07 millions d'euros, soit de 2,93 %, des crédits du titre III, assez modeste par rapport à celle de 788,8 millions d'euros et de 4,74 % des crédits du ministère, salue sans doute la qualité de la gestion de l'armée de l'air. Bien gérée, celle-ci n'a pas de besoins criants à faire valoir. Mais l'on peut être sûr que le confort d'exécution bienvenu qui lui est ainsi donné ne l'amènera certainement pas à relâcher l'attention qu'elle porte à sa gestion courante.

La progression très importante des crédits d'équipement, de 437,09 millions d'euros et de 16,6%, témoigne sans doute, quant à elle, de l'importance des équipements aéronautiques, et donc de l'armée de l'air, dans le futur format des armées françaises. Elle représente près du tiers des crédits d'équipement supplémentaires obtenus par la défense en 2003. L'armée de l'air voit ainsi son rôle reconnu, son avenir conforté. N'est-elle pas, après l'US Air Force, l'armée de l'air la plus cohérente au monde, et la plus capable de mener les missions les plus variées ?

Le budget de l'armée de l'air pour 2003 est ainsi l'excellent budget d'une armée de l'air performante et assurée. Il doit être pleinement approuvé.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS DE LA DÉFENSE ET DE 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>+ 11,12 %</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*

I. — DES CREDITS DE FONCTIONNEMENT ADAPTES ET COHERENTS

Les 2,497 milliards d'euros de crédits de titre III de l'armée de l'air se répartissent comme chaque année entre crédits de rémunérations et charges sociales, d'une part, et crédits de fonctionnement proprement dits, d'autre part. La ventilation figure ci-après :

TITRE III AIR ÉVOLUTION PAR CATÉGORIES DE DÉPENSES

(en millions d'euros)

	2002	2003 ⁽¹⁾	Évolution en valeur	Évolution en %
Rémunérations et charges sociales	1 882,98	1 947,02	+ 64,05	+ 3,40 %
Alimentation (34-10, art 10)	50,84	53,52	+ 2,68	+ 5,27 %
Fonctionnement (34-03)	456,33	460,46	+ 4,11	+ 0,95 %
Entretien programmé du matériel (34-20, art 11)	31,69	31,69	-	-
Musée de l'air et de l'espace (36-01, art 90)	4,01	4,24	+ 0,23	+ 5,74 %
TOTAL	2 425,86	2 496,93	+ 71,07	+ 2,93 %

(1) *Projet de loi de finances*

A. UN BUDGET DE REMUNERATIONS MAITRISE

1. Une annuité marquée par les mesures en faveur du personnel

Le poids des rémunérations et charges sociales reste considérable au sein du titre III : avec 1,947 milliard d'euros, leur volume s'accroît de 64,05 millions d'euros et de 3,40 %, ce qui constitue un accroissement supérieur à celui du titre III du ministère. Signe de bonne gestion, le montant des rémunérations reste cependant inférieur de deux points au seuil des quatre cinquièmes des dépenses ordinaires puisqu'elles représentent, avec 77,98 % du titre III, un chiffre voisin de ceux de 2002 (77,62 %) et de 2001 (77,85 %). La ventilation en figure dans le tableau ci-après.

ARMÉE DE L'AIR
RÉMUNÉRATIONS ET CHARGES SOCIALES

(en millions d'euros)

Chapitre	Dotation 2002	Dotation 2003	Évolution
Personnels militaires – rémunérations principales (31-31)	1 274,19	1 282,54	+ 0,66 %
Personnels militaires – indemnités et allocations diverses (31-32)	413,13	474,87	+ 14,94 %
Volontaires – rémunérations principales (31-61)	14,96	14,66	– 1,98 %
Volontaires – indemnités et allocations diverses (31-62)	4,15	5,21	+ 25,57 %
Pécules d'incitation au départ (31-96)	8,44	–	– 100 %
Rémunérations	1 714,87	1 777,38	+ 3,64 %
Cotisations sociales. Part de l'Etat (33-90)	123,10	123,78	+ 0,55 %
Prestations sociales versées par l'Etat (33-91)	45,01	45,86	+ 1,89 %
Charges sociales	168,11	169,64	+ 0,91 %
Total R.C.S.	1 882,98	1 947,02	+ 3,4 %

Cette évolution est, comme chaque année, la résultante de mouvements contrastés. S'agissant des répercussions des mesures générales aux armées, l'arrivée à terme du dispositif dit du « pécule rénové » entraîne pour 2003 une économie de 8,437 millions d'euros. En 2002 encore, 31 officiers et 522 sous-officiers en auront bénéficié.

Les mesures dites d'ajustement technique les plus importantes sont les mesures de rebasage indemnitaire (5,8 millions d'euros) et d'aménagement des rémunérations, pour 6 millions d'euros ; s'y ajoutent d'autres dispositions, pour des montants chaque fois inférieurs au million d'euros : hausse des rémunérations à l'étranger, pour 0,979 millions d'euros, nouvelles bonifications indiciaires de l'encadrement supérieur, pour 0,163 million d'euros, mesures en faveur des bas salaires (0,58 million d'euros), mesures spécifiques à la gendarmerie (0,848 million d'euros).

L'impact total des mesures acquises est de 4,545 millions d'euros. Parmi elles, figurent les répercussions des évolutions salariales dans la fonction publique (1,973 million d'euros), le complément spécial pour charges militaires de sécurité (1,67 million d'euros), les prestations familiales (0,899 million d'euros).

Mais ce sont les mesures dites TAOPM (temps d'activité et d'occupation professionnelle des militaires), autrement dit les mesures de mise en équivalence, eu égard aux spécificités des contraintes militaires, de l'application du régime des 35 heures hebdomadaires à la fonction publique, qui ont l'impact le plus important. La répercussion en année pleine sur le budget de l'armée de l'air est ainsi de

7,977 millions d'euros pour les mesures décidées en novembre 2001 et de 24,584 millions d'euros pour celles décidées en février 2002, soit un total de 32,261 millions d'euros. D'autres revalorisations sont inscrites au budget 2003. La plus importante est la revalorisation des taux non logés de l'indemnité pour charges militaires (6,461 millions d'euros) ; figure aussi dans cette catégorie la revalorisation des taux de l'indemnité pour charge militaire (1,856 million d'euros).

Les sujétions opérationnelles sont spécifiquement prises en compte, avec la revalorisation des indemnités de service en campagne (1,913 million d'euros), ainsi que celle des indemnités pour sujétion spéciale d'alerte opérationnelle (2,16 millions d'euros).

La reconnaissance des qualifications des personnels de l'armée de l'air, notamment vis-à-vis du secteur civil, fait l'objet d'un traitement spécial. Outre la revalorisation générale des primes de qualification des officiers (2,162 millions d'euros) et des sous-officiers (2,427 millions d'euros), les contrôleurs aériens voient leur indemnité spécifique, l'indemnité spéciale de sécurité aérienne, augmenter de 12 % à 17 %, pour les contrôleurs proprement dits, et de 17 % à 20 % pour les maîtres-contrôleurs ; l'impact est de 1,27 million d'euros. Le personnel mécanicien voit son indemnité de mise en œuvre et de maintenance des aéronefs augmenter de 50 %, avec un impact de 2,958 millions d'euros.

Enfin, une seule mesure vient en diminution de ce budget, la poursuite du transfert des postes permanents à l'étranger au profit de l'état-major des armées, pour 1,113 million d'euros.

2. Une gestion du personnel maîtrisée et normalisée

L'analyse budgétaire ne fait ressortir aucun impact lié à des évolutions d'effectifs. C'est que la restructuration des effectifs de l'armée de l'air est maintenant achevée. Pendant la durée de la prochaine programmation, ces effectifs n'ont plus vocation à évoluer qu'à la marge, pour des raisons de gestion interne. Dès lors, au contraire des années précédentes, l'évolution des postes budgétaires n'est plus marquée d'abord par la déflation des personnels.

EFFECTIFS BUDGETAIRES DE L'ARMÉE DE L'AIR

CATÉGORIES	2002⁽¹⁾	2003⁽²⁾	EVOLUTION
Officiers	6 838	6 840	+ 2
Sous-officiers	37 716	37 673	- 43
Engagés	17 168	17 185	+ 17
Volontaires	1 942	1 898	- 44
Effectifs militaires	63 664	63 596	- 68
Effectifs civils	6 003	5 712	- 291
TOTAL GÉNÉRAL	69 667	69 308	- 359

⁽¹⁾ *Loi de finances initiale*

⁽²⁾ *Projet de loi de finances*

Le tableau ci-dessus montre bien cette stabilité. L'évolution des effectifs militaires entre 2002 et 2003 est presque imperceptible.

S'agissant des personnels militaires sous contrat (officiers, sous-officiers et engagés), la fin du transfert des postes permanents à l'étranger et une mesure de simple gestion, la création de 6 postes d'officiers et de 17 postes de militaires du rang gagée par la suppression de 32 postes de sous-officiers, suffisent à rendre compte de l'évolution.

L'évolution de l'effectif des volontaires traduit l'attractivité limitée de ce statut. La loi de programmation militaire 1997-2002 prévoyait 2 225 postes de ce type. En 2002, il n'a pu en être ouvert que 1 942, dont 324 pour la gendarmerie de l'air. L'écart est ainsi 283 postes, soit 12,7 %. Le projet de budget pour 2003 prend acte de la difficulté de ce recrutement, en supprimant 44 postes, 2 % de l'effectif, dont 37 pour un repyramidage des engagés, et porte l'effectif à 1 898 postes, 85 % des prévisions initiales. L'armée de l'air souhaite recruter cette année 800 volontaires, dont 100 aspirants.

La deuxième évolution significative est celle du personnel civil. 6 731 postes étaient prévus par la précédente loi de programmation militaire. 6 003 étaient ouverts en 2002. En 2003, un changement de périmètre rend compte d'une diminution de 246 postes, et 45 postes sont supprimés. L'effectif prévu pour 2003 est ainsi de 5 712. L'accroissement de l'effectif depuis 1996, dernière année avant la professionnalisation, se limite à 806 postes. Les civils représentent 8,2 % des effectifs de l'armée de l'air.

Ainsi, il apparaît bien que les innovations effectuées pour accompagner la fin de la conscription ont un impact de plus en plus limité. Le dispositif des volontaires n'arrive guère à monter en puissance. Le renforcement de la part des personnels civils ne s'est pas effectué.

Désormais stabilisée, la gestion des personnels militaires privilégie le maintien d'une armée jeune et réactive. Cela vaut pour l'ensemble des catégories.

a) les officiers et les sous-officiers

Pour faire coïncider la physionomie de son personnel officier avec ses besoins opérationnels, mais aussi avec le nombre limité de postes qu'elle peut offrir au-delà du service en escadron, l'armée de l'air a limité son recrutement d'officiers de carrière, issus de l'Ecole de l'air et de l'Ecole militaire de l'air, et en même temps considérablement accru le recrutement d'officiers sous contrat, à carrière courte. Depuis plusieurs années, ce recrutement est plus important que celui des écoles. C'est sur ce recrutement que portent aussi l'ajustement des variations à celles des départs annuels, qui, comme on peut le voir, ont plutôt diminué depuis 2002, ainsi que le recrutement de compétences spécifiques. Les officiers dits « rang » sont des officiers de carrière recrutés par promotion interne.

RECRUTEMENT DES OFFICIERS DE 2000 À 2004

	2000	2001	2002 ⁽¹⁾	2003 ⁽¹⁾	2004 ⁽¹⁾
Ecole de l'air	79	79	80	80	80
Ecole du commissariat	9	9	9	9	9
Ecole militaire de l'air	80	80	80	80	80
Officiers « rang »	76	78	78	75	75
Officiers sous contrat	188	175	181	170	165
— Origine EOPN ⁽²⁾	75	72	80	80	90
— Origine sous-officiers	23	17	20	30	25
— Origine volontaires ou civils ⁽³⁾	90	86	81	60	50
— Admis sur titres	7	8	9	10	10
Divers (Polytechnique, changement d'armée...)	7	8	5	5	5

(1) Prévisions

(2) Il s'agit d'officiers dont l'entrée en service initiale est intervenue 4 ou 5 ans auparavant

(3) Appelés, volontaires du service national et, à partir de 2001, secteur civil

Les carrières des sous-officiers sont moins longues que celles des officiers. Néanmoins, l'obtention du format de l'armée professionnelle supposait la disparition de 4 421 postes. Le pécule d'incitation au départ aura permis à lui seul d'accompagner 4 190 départs entre 1997 et 2002. La croissance du transport aérien, depuis 1997, et la reprise économique ont aussi entraîné une reprise des départs spontanés des sous-officiers. Le nombre de départs est ainsi passé de 1 404 seulement en 1996 à 2 839 en 2001, dernière année connue. La déflation imposée étant terminée, cette évolution crée des possibilités d'embauche de jeunes sous-officiers. Du fait de ces rotations plus rapides, le recrutement dans les écoles, autrefois gêné par la pyramide des âges au sein du corps des sous-officiers, a pu reprendre progressivement. Le recrutement annuel est ainsi passé de 1 189 en 1997, première année de la programmation, à près de 1 300 en 2001. Il devrait atteindre 1 800 en 2004 et se stabiliser à ce nombre dans les années suivantes.

DÉPARTS DE SOUS-OFFICIERS DE 1995 À 2001

Années	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Nombre de départs	1 147	1 404	2 044	2 386	2 078	2 391	2 839
<i>dont départs spontanés</i>	—	—	973	986	958	1 243	1 603

RECRUTEMENT DES SOUS-OFFICIERS ⁽¹⁾

Ecole	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 ⁽²⁾	2003 ⁽²⁾
Rochefort	965	795	990	1 135	1 209	1 140	1 081	1 245
Saintes	277	394	328	184	154	153	165	165
Total	1 242	1 189	1 318	1 319	1 363	1 293	1 246	1 410

(1) L'année est l'année de sortie d'école

(2) Prévisions

b) Les militaires techniciens de l'air

Les militaires techniciens de l'air, ou MTA, sont les militaires du rang professionnels de l'armée de l'air. Vingt-deux spécialités ont été définies. Les principales sont celles de fusilier-commando et de conducteur de chien (un tiers des postes), de pompier, conducteur routier et agent de bureautique (10 % des postes chacune), enfin 17 autres spécialités très diverses, allant d'agent d'entretien des infrastructures ou magasinier à mécanicien de mise en œuvre des avions ou opérateur de défense sol-air.

L'armée de l'air a créé, de 1997 à 2002, 11 286 postes de MTA et recruté jusqu'à près de 3 000 MTA par an. L'effectif est désormais stabilisé et 2 030 recrutements sont prévus en 2003, pour en assurer le renouvellement.

RECRUTEMENT DES MTA

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
1 954	2 518	2 950	2 396	2 941	2 950	2 030

Depuis 1997, le recrutement des MTA s'est déroulé conformément au plan prévu, sans rencontrer de difficultés particulières. Il y a en moyenne un peu moins de deux candidats pour un poste. L'âge moyen au recrutement des MTA est jeune, comme souhaité (19 ans et 10 mois actuellement). Le niveau scolaire va de la fin de troisième au BEP, avec quelques titulaires du baccalauréat professionnel. Le taux de féminisation est de 30,33 %, très supérieur à celui des sous-officiers (12 %) ou des officiers (5,6 %). Enfin, actuellement, 69 % des MTA sont recrutés localement, par les commandants de base.

Le statut commun est un contrat de quatre ans, renouvelable une fois, soit une durée de service en tant que MTA limitée à huit ans. Le taux de rengagement est élevé ; 80 % des MTA demandent à se rengager après la fin de leur premier contrat, les trois quarts pour un contrat complet de quatre ans. Eu égard aux besoins, des

évolutions ont eu lieu depuis la création de ce statut. Désormais, les MTA ayant accompli entre 4 et 7 ans de service peuvent, en se présentant à deux sélections professionnelles successives, accéder à la possibilité d'aller jusqu'à 11 ans, puis 15 ans, voire 22 ans de service. Enfin, une petite proportion des MTA peut accéder aux écoles de sous-officier par une procédure de sélection interne, au cours des quatrième et cinquième années de service sous contrat. Les MTA peuvent bénéficier de formations à ce titre, ainsi que pour les concours externes, sur les bases.

Il reste que, pour la très grande majorité d'entre eux, les MTA n'ont pas vocation à effectuer une carrière complète au sein de l'armée de l'air. Celle-ci souhaite bien que la catégorie des MTA soit une catégorie jeune. Dès lors, pour en assurer le renouvellement dans de bonnes conditions, l'armée de l'air a mis en œuvre un dispositif de suivi et de reconversion, dénommé DEFI, ou *Dispositif d'Education pour la Future Insertion*, incluant un tutorat personnalisé, des informations sur les aides à l'emploi, des actions d'évaluation et d'orientation, des offres de formation, une assistance permanente dans leurs relations avec les structures locales de formation et de reconversion. Un conseil de reconversion, chargé de prendre acte des dispositions arrêtées pour la reconversion de chaque MTA, est tenu au cours de la troisième année du contrat. La prime, non spécifique à l'armée de l'air, de vingt-quatre mois de solde attribuée aux militaires quittant les armées entre 8 et 11 ans d'ancienneté concerne aussi les MTA et peut donc également être l'un des éléments d'une reconversion réussie.

B. UNE UTILISATION DYNAMIQUE DES CREDITS DE FONCTIONNEMENT

Comme dans le cas des RCS, il n'y a plus de répercussions de la professionnalisation sur les crédits de fonctionnement.

L'évolution des crédits d'alimentation, devenus modestes, est la pure conséquence comptable de la non-reconduction d'un versement du compte spécial des subsistances militaires. Quant aux crédits d'entretien programmé matériel du titre III, ils sont résiduels.

L'évolution des crédits du chapitre 34-03, consacrés au fonctionnement proprement dit, correspond en revanche à la mise en œuvre de mesures volontaires de gestion. Son évolution en valeur, de 4,11 millions d'euros, recouvre d'une part une évaluation plus favorable du prix du combustible, isolé au sein de l'article 91, et d'autre part des mesures destinées à l'amélioration des infrastructures immobilières (+ 1,8 million d'euros) et à l'externalisation (+ 8 millions d'euros) qui figurent à l'article 10 relatif au fonctionnement des bases, ainsi qu'à l'amélioration de l'entraînement (+ 8,7 millions d'euros). Ces dépenses sont réparties entre l'article 20 et divers autres, dont l'article 10.

**CRÉDITS DE FONCTIONNEMENT EN 2002 ET 2003
(chapitre 34-03)**

(en millions d'euros)

	2002	2003⁽¹⁾	Évolution en valeur	Évolution en %
Dépenses de fonctionnement courant	235,51	251,08	+ 15,57	+ 6,61 %
- Bases aériennes – Fonctionnement (art. 10)	126,88	136,76	+ 9,88	+ 7,79 %
- Autres dépenses de fonctionnement	108,63	114,32	+ 5,69	+ 5,24 %
Sous-traitance (art. 94)	17,25	17,25	–	–
Dépenses liées à l'activité opérationnelle (art. 20)	25,57	28,80	+ 3,23	+ 12,63 %
Sous-total	278,33	297,13	+ 18,80	+ 6,75 %
Carburants opérationnels (art. 91)	178,00	163,33	– 14,67	– 8,24 %
Total du chapitre	456,33	460,46	+ 4,11	+ 0,95 %

(1) Projet de loi de finances

1. Une gestion courante pragmatique

a) Un réseau de bases aériennes rationnel

Afin d'améliorer le soutien de ses forces tout en en réduisant le coût, l'armée de l'air mène une action permanente de rationalisation de son réseau de bases aériennes. Elle a ainsi dissous 27 bases aériennes entre 1980 et 2002, dont 6 dotées d'une piste d'envol, pour regrouper ses forces sur des bases plus importantes. A ce propos, il faut rappeler que l'armée de l'air appelle « bases aériennes » non seulement les bases dotées d'une piste d'envol et susceptibles d'accueillir des aéronefs, mais toutes ses implantations importantes.

A la fin 2002, l'armée de l'air ne dispose plus que de 32 bases aériennes en métropole, 24 bases plates-formes, dont 13 bases majeures de stationnement, et 8 bases non plates-formes. S'y ajoutent deux écoles, l'Ecole d'enseignement technique de l'armée de l'air de Saintes (EETAA 722) et l'Ecole des pupilles de l'air de Grenoble (EPA 749), six détachements air, ceux de Bordeaux-Beauséjour, Toul-Rosières, Varennes-sur-Allier, Aix-Les-Milles, Romorantin et Doullens et, outre-mer, les deux bases aériennes de Saint-Denis de la Réunion et de Papeete, les trois détachements air de Fort-de-France/Pointe-à-Pitre, Cayenne et Nouméa et les deux détachements air de Dakar et Djibouti.

Aucune fermeture de base n'est prévue en 2003. Pour autant, ce n'est pas le signe d'un relâchement de l'effort d'adaptation. La mise en œuvre d'une force aérienne de combat moins nombreuse qu'aujourd'hui, le développement d'un commandement européen de l'aviation de transport, coïncidant avec l'arrivée du nouvel appareil, la réduction du nombre de centres de détection radar dans le cadre de la modernisation de la couverture aérienne du pays devraient entraîner des évolutions dans la fonction de chaque base, voire peut-être la fermeture de certaines d'entre elles.

**BASES AÉRIENNES
(France métropolitaine)**

24 BASES PLATES-FORMES

**13 BASES MAJEURES DE STATIONNEMENT
DE CHASSE OU DE TRANSPORT**

Numéro BA	Ville voisine	Département
102	Dijon	21
103	Cambrai	59
105	Evreux	27
112	Reims	51
113	Saint-Dizier	52
115	Orange	84
116	Luxeuil	70
118	Mont-de-Marsan	40
123	Orléans-Bricy	45
125	Istres	13
132	Colmar	68
133	Nancy-Ochey	54
702	Bourges-Avord	18

**11 BASES À VOCATION INTERARMÉES,
ÉTAT-MAJOR, ÉCOLE, CENTRE D'OPÉRATIONS**

Numéro BA	Ville voisine	Département
101	Toulouse-Francazal	31
106	Bordeaux-Mérignac	33
107	Villacoublay	78
110	Creil	60
120	Cazaux	33
126	Solenzara	2B
128	Metz	57
279	Châteaudun	28
701	Salon-de-Provence	13
705	Tours	37
709	Cognac	16

8 BASES NON PLATES-FORMES

3 BASES RADAR

Numéro BA	Ville voisine	Département
901	Drachenbronn	67
942	Lyon Mont-Verdun	69
943	Nice	06

1 BASE ENTREPÔT

Numéro BA	Ville voisine	Département
278	Ambérieu	01

4 BASES DIVERSES

Numéro BA	Ville voisine	Département
117	Paris	75
217	Brétigny	91
721	Rochefort	17
921	Taverny	95

b) Le choix résolu et prudent de l'externalisation

Toute armée professionnelle doit définir son domaine de compétence : quelles tâches sont militaires, et demandent du personnel militaire pour leur accomplissement, et quelles tâches sont de nature civile ? Parmi les tâches qui peuvent être effectuées par le monde civil, lesquelles doivent plutôt être accomplies par des fonctionnaires de la défense et lesquelles peuvent être confiées à des entreprises prestataires de service ?

L'armée de l'air a entrepris de développer une politique à la fois résolue et prudente sur cette question. Les mesures prises reposent sur le principe d'une expérimentation permettant de vérifier le bien-fondé et l'efficacité de la démarche, en étudiant non seulement le périmètre des activités à externaliser, mais aussi les modalités de cette externalisation : quelle autorité doit passer les marchés, la région aérienne, les bases aériennes elles-mêmes ? Les expérimentations concernent une quinzaine de sites. La plus importante est celle de l'externalisation de l'ensemble des fonctions de soutien d'un site, le détachement air de Varennes-sur-Allier. Les retours d'expérience sont analysés, les modalités choisies modifiées, ou approuvées. Si la réussite de l'opération de Varennes-sur-Allier est reconnue, une démarche analogue sera engagée sur le site de Romorantin, sans doute à partir de 2004.

Le développement du recours à l'externalisation apparaît cependant nettement à travers l'analyse budgétaire.

En effet, l'article 94 du chapitre 34-03, où sont inscrits 17,25 millions d'euros, est relatif simplement aux expérimentations nouvelles. Mais, outre ces crédits, 52 millions d'euros étaient déjà consacrés par l'armée de l'air à l'achat de services extérieurs, soit un total de 69,25 millions d'euros.

Or, selon la dernière estimation disponible, réalisée à la fin de 2001, aujourd'hui, les dépenses en année pleine représentent environ 74 millions d'euros. Elles concernent surtout la construction, l'entretien et le gardiennage des infrastructures (environ 18 millions d'euros), la propreté (environ 12 millions d'euros), le transport des personnes et des marchandises (environ 29 millions d'euros), la maintenance informatique (environ 5 millions d'euros).

En 2003, non seulement les crédits de l'article 94 sont reconduits, mais il s'y ajoute une dotation de 8 millions d'euros à l'article 10, relatif au fonctionnement des bases aériennes.

Ainsi, le recours aux prestations extérieures s'affirme bien comme l'un des moyens choisis par l'armée de l'air pour l'organisation de la partie sédentaire et banalisée de son fonctionnement courant.

2. Une gestion opérationnelle active

a) L'amélioration de l'entraînement opérationnel

La qualité de l'entraînement opérationnel des forces est l'une des pierres de touche de la qualité d'une armée professionnelle, car le caractère opérationnel des forces dépend d'elle.

Les critères sont de deux sortes. Il y a d'abord des critères quantitatifs. Ainsi, la norme retenue par l'OTAN pour les pilotes de chasse est de 180 heures de vol par an. C'est aussi la norme de l'armée de l'air. De 1997 à 2001, dernière année disponible, cette norme, de l'avis même de l'armée de l'air, a été respectée, certains pilotes, participant aux opérations extérieures, ayant même volé 200 heures. Une norme a aussi été établie pour les pilotes d'hélicoptères (200 heures) et les pilotes de transport (400 heures). La norme des pilotes de transport, plus exigeante, n'est pas toujours respectée, du fait de l'importance des missions réelles, qui peut nuire à l'instruction, et de la disponibilité parfois limitée des appareils.

ACTIVITÉ MOYENNE DES PILOTES DE LA FORCE AÉRIENNE DE PROJECTION

(heures de vol)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002 estimation	2003 prévision
Pilotes à l'instruction ⁽¹⁾	310	320	330	240	270	270	270
Pilotes qualifiés ⁽²⁾	380	350	370	400	320	350	350

(1) Pilotes en progression professionnelle, depuis leur arrivée en unité opérationnelle jusqu'à l'obtention de la qualification de « chef de bord »

(2) Chefs de bord, commandants de bord et moniteurs en vol

Le deuxième type de critère est d'ordre qualitatif : participer à un grand exercice interallié à l'étranger est plus formateur qu'effectuer des missions d'entraînement en patrouille au-dessus du sol national. Ce type de formation est du reste devenu indispensable : on l'a vu encore récemment lors du conflit du Kosovo et en Afghanistan, les missions en commun entre aviations européennes et américaine constituent désormais le mode normal des opérations aériennes. Il est donc essentiel que les appareils de détection et de commandement, les ravitailleurs en vol, les patrouilles de supériorité aérienne ou d'attaque des divers pays alliés aient la plus grande interopérabilité opérationnelle possible.

Ce type d'entraînement est offert d'abord en Amérique du nord. Disposant d'espaces immenses et vides, les Etats-Unis et le Canada offrent des conditions d'entraînement impossibles à trouver en Europe. Les entraînements peuvent donc y être particulièrement réalistes, y compris en matière de vol à très basse altitude, de jour comme de nuit. En 2001, l'armée de l'air a donc repris sa participation annuelle au grand exercice international *Red Flag*, aux Etats-Unis. Elle a inauguré sa première participation à l'exercice *Cope Thunder* que les Américains organisent en Alaska. Alors qu'en 2000 10 % seulement des équipages en escadron avaient participé à un exercice international majeur, c'est 30 % des équipages qui y auront participé en 2001 et 36 % en 2002.

Par ailleurs, le projet de loi de programmation militaire pour les années 2003-2008 fixe des critères qualitatifs d'entraînement à atteindre. Un exercice d'entraînement de projection des structures de commandement et des forces devra être réalisé chaque année, ainsi que deux campagnes d'entraînement aérien d'un mois par escadron de combat. Chaque pilote, de combat ou de transport, devra participer à un exercice international majeur tous les deux ans. Enfin, et c'est sans doute le domaine où l'armée de l'air française est le plus loin de l'objectif, chaque pilote devra tirer 2 munitions guidées laser par an et 3 missiles réels au cours de sa carrière.

Les crédits relatifs à l'entraînement sont en progression constante. Il faut en défalquer les montants provisionnés pour le carburéacteur, dont le coût évalué de façon erratique en fonction du coût du baril de pétrole en dollars et du cours du dollar en euros. Une fois fixés, ces montants, isolés dans l'article 91 du chapitre 34-03, sont du reste revus régulièrement, à la hausse ou à la baisse, en

décret de virement ou en loi de finances rectificative de fin d'année, en fonction de leur évolution effective au cours de l'année.

Après 6 millions d'euros en 2001, 7 millions d'euros en 2002, c'est 8,7 millions d'euros qui viennent à l'appui de l'amélioration de l'entraînement en 2003. Ces crédits sont répartis au chapitre 34-03 entre l'article 20 qui leur est exclusivement consacré et dont la dotation augmente de 12,63 % et de 3,23 millions d'euros, passant de 25,57 millions d'euros à 28,8 millions d'euros, l'article 30 (déplacements) et l'article 40 (soutien général).

b) La SIMMAD et la réforme du maintien en condition opérationnelle des matériels

Un autre héritage difficile de la période récente est pour les armées la maintenance des équipements. Le taux de disponibilité de ceux-ci a en effet parfois atteint un niveau de faiblesse qui a mis en alerte le Parlement.

La première raison est le niveau des crédits qui y ont été affectés. Chaque fois que les montants globaux des crédits de la défense ont été révisés à la baisse, les ajustements ont porté d'abord non pas sur les grands programmes, mais sur les programmes de cohérence et les pièces détachées.

La deuxième tient à l'âge de plus en plus élevé des appareils. Période de programmation, de conception et de développement des nouveaux systèmes d'armes adaptés à la nouvelle situation internationale, les années 1997-2002 n'ont pas été fastes pour les livraisons de matériels neufs. Les équipements ont vieilli, réclamant des révisions et réparations de plus en plus fréquentes. Il ne pourra être remédié à cette situation que par l'achat d'équipements de nouvelle génération.

La troisième raison tient à l'organisation de la maintenance elle-même. Les circuits d'information et de décision qui allaient de l'atelier de réparation sur la base aérienne à l'industriel étaient complexes, longs, relevant d'autorités hiérarchiques, voire d'armées, différentes. Les ordres de priorité établis étaient modifiés en cours de chaîne, sans que le service prescripteur le sache.

Depuis deux ans, l'armée de l'air a entrepris de remédier à la troisième cause. Le remède choisit fut la création d'une structure intégrée qui ait la main sur l'ensemble de la chaîne. La Structure intégrée de maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques de la défense (SIMMAD) a été créée par décret publié au *Journal officiel* du 5 décembre 2000. La SIMMAD est opérationnelle depuis le 1^{er} janvier 2001. Si elle relève du chef d'état-major de l'armée de l'air, les décisions relatives au maintien en condition opérationnelle des équipements sont prises par le comité des chefs d'état-major. La SIMMAD est en effet compétente pour le maintien en condition opérationnelle, c'est-à-dire notamment la gestion des rechanges et des réparations, des matériels aéronautiques non pas de la seule armée de l'air, mais des trois armées et de la gendarmerie. L'ensemble de ces aéronefs (avions et hélicoptères) représente un parc de 2 150 appareils, sans compter les munitions, que la SIMMAD a répartis en une dizaine de flottes homogènes, placées chacune sous la responsabilité d'un officier chargé d'organiser un programme cohérent de maintenance. La mission de la

SIMMAD est de moderniser et dynamiser les procédures de maintenance, les relations avec les industriels, les mécanismes de distribution des rechanges, la gestion générale des rechanges. Dans l'immédiat, il lui revient de restaurer progressivement le taux de la disponibilité des avions et hélicoptères du ministère de la défense, en traitant les urgences et en rattrapant les retards de passation des contrats.

La SIMMAD continue de monter en puissance. Elle a atteint 80 % de l'effectif fixé, même si elle souffre encore de lacunes dans certaines fonctions, comme les acheteurs ; elle prend progressivement la responsabilité de l'ensemble des marchés de MCO aéronautiques, qui lui sont transférés par la DGA, et de la distribution des rechanges et de la maintenance des matériels aéronautiques, qui lui sont transférées par les armées. La date fixée pour l'achèvement de ces transferts est le 1^{er} janvier 2003 pour les marchés et septembre 2003 pour les prestations.

Le taux de disponibilité qui a été fixé pour 2003 à la SIMMAD est de 75 %. A partir de 2003, elle a aussi pour objectif de réduire de 3 % par an les coûts de l'entretien programmé des matériels. De décembre 2000 à août 2002, le taux global de disponibilité des aéronefs qui lui sont confiés est passé de 54,2 % à 60,6 %. Il devrait atteindre 67 % à la fin de l'année et, au cours de l'année 2003, l'objectif fixé pourrait être atteint, même si c'est difficile.

Enfin, l'amélioration de l'entretien des appareils suppose un volume de crédits adaptés. La loi de finances rectificative pour 2002 a, sur ce point, apporté une première réponse, puisque 80 millions d'euros de crédits de paiement y ont été inscrits pour les besoins de maintenance des appareils de l'armée de l'air, notamment les Mirage 2000 utilisés en Afghanistan.

Le projet de loi de finances pour 2003 poursuit cette démarche. Les crédits de maintien en condition opérationnelle, dont le transfert du titre III vers le titre V s'achève (il ne reste plus que 31,69 millions d'euros à l'article 11 du chapitre 34-20) s'accroissent en effet de 22,14 % et de 168,97 millions d'euros. Ils représentent près de 30 % du titre V. Les moyens sont ainsi donnés de l'amélioration de la disponibilité des équipements aériens.

ÉVOLUTION DES CRÉDITS D'EPM ET DE MCO

(en millions d'euros)

Crédits	Crédits de paiement		Écarts	
	2002	2003 ⁽¹⁾	Valeur absolue	%
Titre III (Chapitre 34-20)	31,69	31,69	—	—
Titre V (Chapitres 51-71 ⁽²⁾ et 55-21)	731,45	900,42	+ 168,97	+ 23,10
Total	763,14	932,11	+ 168,97	+ 22,14

(1) *Projet de loi de finances*

(2) *Rechanges seulement*

II. — LA CONDUITE DES GRANDS PROGRAMMES D'EQUIPEMENT

A. LA PREMIERE ANNUITE DE LA NOUVELLE PROGRAMMATION

Si la dotation budgétaire allouée au titre III de l'armée de l'air par le projet de loi de finances pour 2003 a pour principale caractéristique de lui donner des conditions de gestion plus confortables, l'évolution de ses crédits d'équipement est, elle, d'importance infiniment plus grande.

1. Des autorisations de programme non significatives

Les autorisations de programme pourraient sembler décevantes, avec 3,108 milliards d'euros seulement au titre V, en diminution de 297 millions d'euros.

TITRES V ET VI AIR : AUTORISATIONS DE PROGRAMME

(en millions d'euros)

	Dotation 2002	Dotation 2003	Évolution en valeur	Évolution en %
Espace et systèmes d'information et de commandement (51-61)	73,94	66,32	- 7,62	- 16,64 %
Forces nucléaires (51-71)	206,35	194,80	- 11,55	- 5,60 %
Etudes (52-81)	3,66	3,06	- 0,60	- 16,39 %
Equipements interarmées (53-71)	1 161,97	1 020,36	- 141,61	- 12,19 %
dont <i>Rafale</i>	812,10	702,00	- 110,10	- 13,56 %
Équipement Air (53-81)	737,39	614,28	- 123,11	- 16,69 %
dont <i>SCCOA</i>	150,32	214,68	+ 64,36	+ 42,82 %
Infrastructures (54-41)	188,43	170,5	- 17,93	- 9,51 %
Soutien des forces et munitions (55-11)	149,55	144,27	- 5,28	- 3,53 %
Entretien programmé du matériel (55-21)	883,75	894,18	+ 10,43	+ 1,18 %
Total titre V	3 405,03	3 107,77	- 297,26	- 8,73 %
Titre VI	3,96	2,65	- 1,31	- 33,08 %
TOTAL	3 408,99	3 110,42	- 298,57	- 8,76 %

Toutefois, l'habitude s'est prise, pour les commandes globales, de mettre en place les autorisations de programme nécessaires en loi de finances rectificative de fin d'année. Tel fut le cas, par exemple, pour celle nécessaire à l'A 400 M, en décembre 2000 et en décembre 2001. Le chef d'état-major des armées a exposé lors de son audition par la commission que les autorisations de programme nécessaires à la commande globale de 59 *Rafale* seraient demandées dans le projet de loi de

finances rectificative pour 2002. Or, celles nécessaires aux 46 Rafale Air se montent déjà, selon les propos du général Richard Wolsztynski, chef d'état-major de l'armée de l'air, devant la commission, à 2,27 milliards d'euros.

Le volume des autorisations de programme inscrites au projet de loi de finances pour 2003 n'est donc pas significatif de l'ampleur de l'action de modernisation des équipements en cours.

2. Une augmentation forte et bienvenue des crédits de paiement

C'est donc à l'analyse des crédits d'équipement qu'il faut se consacrer. Ceux-ci représentent un flux annuel, purgé des importantes variations que les commandes globales ont sur les autorisations de programme, et donc représentatif du flux d'achat annuel. L'armée de l'air se voit affecter au titre V 3,066 milliards d'euros de crédits de paiement, soit une augmentation de 436,95 millions d'euros et de 16,6 %.

Cette augmentation est répartie sur l'ensemble des équipements de l'armée de l'air. La dotation destinée aux systèmes d'information et commandement, qui figure au chapitre 51-61, progresse de 19,91 millions d'euros et 26,23 %, dont 7,42 millions d'euros (+ 24,21 %) pour le programme MTBA de modernisation du réseau de télécommunications des bases aériennes. Dans le même domaine, au chapitre 53-81, les crédits de l'article 19 consacrés au SCCOA s'accroissent de moitié (+ 51,23 %), avec 45,85 millions d'euros de crédits supplémentaires.

Les programmes concernant la force aérienne de combat, qui assure les missions de défense aérienne et d'attaque, bénéficient eux aussi de crédits supplémentaires. La dotation destinée au *Rafale*, à l'article 15 du chapitre 53-71, qui représente près du quart des dotations du titre V de l'armée de l'air, et le tiers de celles-ci, une fois retranchés les crédits destinés au maintien en condition opérationnelle, s'accroît de 13,69 millions d'euros. Celle destinée au missile de croisière Scalp (chapitre 53-71, article 16), avec 115,13 millions d'euros, augmente de 41,34 millions d'euros et 56,02 %. Enfin, les crédits destinés à l'A 400 M apparaissent clairement désormais, malgré la situation de blocage du programme, avec 60,41 millions d'euros et une hausse de 6,14 millions d'euros et 11,31 %.

Les contraintes budgétaires passées ont d'abord porté sur les infrastructures et le maintien en condition opérationnelle. Un budget reconstruit devait donc rendre à ces domaines les crédits effectivement nécessaires. Les crédits d'infrastructures augmentent de 52,97 millions d'euros et 38,43 % : comme le général Richard Wolsztynski l'a exposé devant la commission, il s'agit de lancer la construction des nouvelles infrastructures destinées aux nouveaux équipements de commandement et de transmission, de combat et de transport militaire. Les crédits d'entretien programmé des matériels progressent fortement, de 150,85 millions d'euros et 23,07 % pour ceux du chapitre 55-21.

TITRES V ET VI AIR : CRÉDITS DE PAIEMENT

(en millions d'euros)

	Dotation 2002	Dotation 2003	Évolution en valeur	Évolution en %
Études (52-81, art. 11 et 12)	3,66	1,39	- 2,27	- 62,02
Espace. Systèmes d'information et de commandement (51-61, art. 11 à 13)	75,90	95,81	+ 19,91	+ 26,23
<i>dont MTBA (art. 12)</i>	<i>30,64</i>	<i>38,06</i>	<i>+ 7,42</i>	<i>+ 24,21</i>
Forces nucléaires (51-71, art. 11 et 12)	90,17	122,80	+ 32,63	+ 36,18
Équipements interarmées (53-71, art. 11 à 17) dont :	898,14	930,84	+ 32,70	+ 3,64
– <i>FSAF (SAMP/T) (art. 12)</i>	<i>44,67</i>	<i>23,04</i>	<i>- 21,63</i>	<i>- 48,42</i>
– <i>MICA (art. 13)</i>	<i>53,36</i>	<i>61,82</i>	<i>+ 8,46</i>	<i>+ 15,85</i>
– <i>Rafale (art. 15)</i>	<i>692,33</i>	<i>706,02</i>	<i>+ 13,69</i>	<i>+ 1,98</i>
– <i>Scalp/EG (art. 16)</i>	<i>73,79</i>	<i>115,13</i>	<i>+ 41,34</i>	<i>+ 56,02</i>
– <i>AASM (art. 17)</i>	<i>23,63</i>	<i>15,29</i>	<i>- 8,34</i>	<i>- 35,29</i>
Équipement Air (53-81, art. 11 à 22) dont :	628,76	756,61	+ 127,85	+ 20,33
– <i>ATF (art. 17)</i>	<i>54,27</i>	<i>60,41</i>	<i>+ 6,14</i>	<i>+ 11,31</i>
– <i>Mirage 2000D (art. 18)</i>	<i>35,98</i>	<i>27,37</i>	<i>- 8,61</i>	<i>- 24,20</i>
– <i>SCCOA (art. 19)</i>	<i>89,49</i>	<i>135,34</i>	<i>+ 45,85</i>	<i>+ 51,23</i>
– <i>Apache (art. 21)</i>	<i>45,73</i>	<i>36,34</i>	<i>- 9,39</i>	<i>- 20,53</i>
– <i>Mirage 2000-5 (art. 22)</i>	<i>10,82</i>	<i>13,22</i>	<i>+ 2,40</i>	<i>+ 22,18</i>
Soutien des forces et munitions (55-11, art. 11 à 15)	141,23	163,54	+ 22,31	+ 15,79
Infrastructures (54-41, art. 11 à 13), dont :	137,83	190,80	+ 52,97	+ 38,43
– <i>Infrastructures (art. 11)</i>	<i>130,82</i>	<i>172,00</i>	<i>+ 41,18</i>	<i>+ 31,48</i>
Entretien programmé des matériels (55-21, art. 11, 13 et 61)	653,65	804,50	+ 150,85	+ 23,07
Total titre V	2 629,34	3 066,29	+ 436,95	+ 16,62
Titre VI	3,96	4,10	+ 0,14	+ 3,53
TOTAL	2 633,30	3 070,39	+ 437,09	+ 16,60

L'armée de l'air avait besoin de ces crédits. On a vu les difficultés rencontrées pour le maintien en condition opérationnelle. Et les résultats annuels de fin de gestion de l'armée de l'air prouvent bien qu'elle était de plus en plus à l'étroit dans le budget d'équipement imparti. A la fin de 1998, le solde de gestion était de 7,4 %, fin 1999 de 7,2 %, fin 2000 de 4,1 % et fin 2001 de 2,8 %. L'an dernier, le précédent rapporteur mettait du reste en garde contre un budget d'équipement 2002 trop contraint.

GESTION DES CRÉDITS DES TITRES V ET VI AIR

(en millions d'euros)

Année	Dotation initiale	Reports accordés	Autres mouvements	Crédits disponibles	Dépenses réelles	Solde de fin de gestion	
						Valeur	en % des crédits disponibles
1997	3 296,50	104,99	- 248,64	3 152,85	2 948,96	203,89 ⁽¹⁾	6,5 %
1998	2 921,09	197,10 ⁽¹⁾	- 293,88	2 824,30	2 615,10	209,21	7,4 %
1999	3 085,26	172,29	- 298,33	2 959,23	2 747,32	211,91	7,2 %
2000	2 871,77	211,91	- 227,20	2 856,48	2 738,09	118,40	4,1 %
2001	2 867,96	118,40	- 68,00	2 918,36	2 835,80	82,56	2,8 %
2002 ⁽²⁾	2 633,31	82,56	197,19	2 913,06	1 956,26		

(1) Modification des répartitions entre gouverneurs de crédits

(2) Au 15 août 2002

Source : ministère de la défense

La crédibilité du projet de loi de programmation militaire est ainsi renforcée par le montant des crédits du titre V.

B. L'OBSERVATION, LA TRANSMISSION ET LE COMMANDEMENT

Les équipements d'observation, de coordination et de commandement sont des programmes essentiels à la cohérence et à l'efficacité de l'action d'une armée de l'air. Les lacunes des pays européens dans ce domaine font partie des plus graves pour l'efficacité d'une force d'action militaire européenne. L'armée de l'air française n'a eu garde de négliger cette dimension peu spectaculaire, mais primordiale de son équipement, cruciale aussi pour la maîtrise de l'espace aérien du pays, comme l'ont dramatiquement rappelé les terribles événements du 11 septembre 2001. Cinq programmes actuellement en cours relèvent de cette mission. Il s'agit du programme SCCOA, des programmes d'amélioration des *Systèmes de détection et de commandement aéroportés*, les SDCA ou *Awacs* (aux termes de l'acronyme en langue anglaise), du programme MTBA de modernisation des transmissions des bases aériennes, des drones et enfin des missiles sol-air, qui ont pour vocation la protection à la fois des bases aériennes sur le sol national et des bases projetées dans le cadre d'opérations de rétablissement de la paix, ou encore de certains équipements spécifiques comme les centres nucléaires de La Hague ou de l'Ile Longue après le 11 septembre.

1. Le maillage de l'espace aérien

a) La maîtrise de l'espace aérien : le programme SCCOA

Le programme SCCOA (Système de conduite et de commandement des opérations aériennes), programme complexe, aux nombreux équipements, est le programme de cohérence de la conduite des opérations aériennes. Il a pour objectif de donner à un commandement unique des opérations aériennes une capacité de

gestion globale des systèmes d'armes, fortement automatisée, rapidement renseignée et en situation d'interopérabilité élevée avec les autres armées françaises et les forces alliées. Le SCCOA est le dispositif de surveillance de l'espace aérien, d'information du commandement, de liaison entre contrôles aériens militaire et civil et de transmission des ordres jusqu'au pilote militaire qui devra prendre en charge un éventuel appareil reconnu comme suspect ou un appareil en difficulté. Le SCCOA couvre l'ensemble de l'espace aérien français. Ses équipements doivent être compatibles avec les systèmes civils de la circulation aérienne. Il sera interopérable avec le système ACCS de l'OTAN, lorsque celui-ci sera mis en œuvre. Il comporte aussi des éléments projetables, de façon que ses fonctionnalités soient utilisables en opérations extérieures.

La réalisation du SCCOA a été lancée en 1993. Le déploiement du système se prolongera jusqu'à la fin 2009. Trois « étapes », c'est-à-dire trois sous-programmes, ont été distinguées. Chacune dispose d'un financement propre et est organisée en cinq capacités opérationnelles : détection, télécommunications, surveillance et contrôle, centres d'opérations, aide au commandement et conduite des opérations. L'étape 1 a été lancée en 1993 et achevée en juin 1999. L'étape 2 a été lancée en 1997, l'étape 3 en 2001. Une quatrième étape est à l'étude.

Le système doit comporter notamment les éléments suivants. Pour la détection, il s'agit de 11 radars, dont 8 radars à détection en trois dimensions, tous livrés, parmi lesquels 5 mobiles (TRS 2215), et 3 fixes (TRS 22XX), 2 tampons ISARD (*Interface de communication avec les SDCA*) pour les SDCA, livrés entre 1995 et 1997, 21 postes radio UHF dits « Have Quick II », tous livrés également, et trois stations météorologiques déployables. Deux centres d'opérations pour la conduite des opérations aériennes ont été réalisés : un centre de conduite des opérations aériennes intérimaire (CCOAI) (1997) et surtout un centre de commandement et de contrôle (C3M) projetable, permettant l'utilisation des capacités du SCCOA en opérations extérieures. Le C3M a été mis en service dans sa version V.0 en 1999, la version V.1 étant en cours de livraison. Enfin, le SCCOA comportera une entité opérationnelle de l'ACCS de l'OTAN dénommée CARS. Ce centre de conduite des opérations de détection et de contrôle sera mis en service à Lyon en 2005. Enfin, pour la surveillance et le contrôle, une nouvelle version, dite version C, du logiciel *Strida*, assurant la liaison des centres d'opérations et de contrôle avec les SDCA a été développée et installée. A un niveau plus local, 25 systèmes d'information et de communication des opérations de la base aérienne (SICOPS) équiperont les bases aériennes à partir de 2003. La rénovation des contrôles locaux d'aérodromes (CLA) commencera en 2004. Enfin, pour la réalisation des missions, 88 systèmes locaux de préparation et de restitution de missions (SLPRM) ont été livrés.

L'exercice 2003 devrait voir la mise en service du cinquième radar « TRAC 2 400 » à représentation en 2 dimensions, la livraison des premières entités en version V1 du C3M et l'achèvement de l'équipement des centres de contrôle de la version « 4 CDC » du *Strida*.

Au coût des facteurs 2003, le coût total du programme est de 2,334 milliards d'euros, soit 763,7 millions d'euros pour l'étape 1, 327 millions

d'euros pour l'étape 2 et 1 242,9 millions d'euros pour l'étape 3. Depuis la fin de l'étape 1 du SCCOA, les crédits déjà consommés s'élèvent à 352,6 millions d'euros, dont 187,7 millions d'euros pour l'étape 1 et 162,2 millions d'euros pour l'étape 2 et 2,7 millions d'euros pour l'étape 3, pour laquelle les paiements ont commencé cette année. En 2003, l'article 19 du chapitre 53-81, où sont inscrits le développement et la production du SCCOA, prévoit 135,34 millions d'euros de crédits de paiement pour ses diverses étapes, ainsi que 214,68 millions d'euros d'autorisations de programmes, qui montrent la montée en puissance du programme avec le développement de l'étape 3.

b) La modernisation d'un système de transmissions sécurisées : le programme MTBA

Le programme MTBA (Modernisation du réseau de Télécommunications des Bases Aériennes) a pour objet, en complémentarité avec le réseau « Socrate », qui est un réseau interarmées, la couverture de l'ensemble des besoins de communications fixes de l'armée de l'air. Il comprend un volet ayant pour objet la satisfaction des besoins de communication des unités projetées sur des théâtres d'opération extérieurs, les MTBA déployables.

Le système MTBA est composé de stations modulaires permettant la commutation, l'adaptation aux différentes interfaces et le raccordement aux infrastructures, ainsi que d'un ensemble d'artères de communication assurant le transport des informations sous une forme unique, organisé selon un maillage qui permet la reconfiguration automatique du réseau en cas d'interruption du fonctionnement de certaines lignes ou stations. La définition du système prend en compte les besoins, actuels et à venir, du SCCOA sur les bases aériennes.

Le marché a été notifié en décembre 1997. Le déploiement du système s'achèvera en 2005. *In fine*, il se composera de 38 MTBA fixes, concernant 101 sites de l'armée de l'air, et 6 MTBA déplaçables (MTBAd). Les MTBA ont tous été commandés. En 2003, 8 MTBA fixes devraient être livrés, portant le nombre de systèmes livrés à 28 MTBA fixes sur 38 et 6 MTBAd. Le coût total du programme est estimé aujourd'hui à 510,46 millions d'euros. Il a déjà été consommé 341 millions d'euros de crédits de paiement pour cet équipement. Outre les coûts d'infrastructure, qui figurent au chapitre 54-41, 38,06 millions d'euros de crédits de paiement sont inscrits en 2003 à l'article 12 du chapitre 51-61 pour le MTBA.

2. Les équipements mobiles et d'action extérieure

a) L'amélioration continue des appareils SDCA-Awacs

Le système de détection et de commandement aéroporté (SDCA), c'est-à-dire les *Awacs* français (selon l'acronyme en langue anglaise), est un élément essentiel de la surveillance de théâtre et de la coordination des opérations, qu'il s'agisse des opérations extérieures, comme en ex-Yougoslavie (en Afghanistan, ce sont les *Hawkeye* embarqués de la marine qui ont tenu cette fonction pour la France), ou sur le sol national : après les événements du 11 septembre 2001, la France a maintenu un *Awacs* en alerte en permanence.

Des adaptations et des mises à jour sont régulièrement effectuées sur les *Awacs* français pour les maintenir en règle avec l'évolution des règles édictées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), ainsi que pour garantir le maintien de leur interopérabilité avec les autres forces aériennes dotées d'appareils *Awacs*, l'OTAN, la *Royal Air Force* et l'*US Air Force*, de façon à pouvoir les insérer dans des opérations communes.

L'ensemble de l'opération dite « valorisation du SDCA » comprenait des modifications de l'avionique, des améliorations majeures de la capacité de détection, et l'évolution du module de commandement, pour faire des *Awacs* non pas seulement des outils de transmission, mais de véritables « PC volants ».

Aujourd'hui, il reste à mener à bien une partie des évolutions d'avionique, l'installation d'un nouveau système informatique de gestion et d'un nouveau système de préparation de mission, et surtout le RSIP (*Radar System Improvement Program*) qui améliore sensiblement la capacité de détection du radar, de façon à accompagner la réduction des signatures électromagnétiques qui caractérise les menaces modernes.

Cette nouvelle amélioration est la plus coûteuse : le coût prévisionnel du RSIP est de 211,9 millions d'euros, à comparer par exemple avec 5,3 millions d'euros pour les systèmes de gestion informatique et de préparation de mission. Comme d'autres améliorations majeures du radar, le RSIP sera réalisé dans le cadre de la procédure américaine des *Foreign Military Sales*. Le marché a été signé en juin 2002. L'intégration du RSIP sera échelonnée de juin 2004 à mai 2006, et les avions rééquipés au rythme d'un tous les six mois. Eu égard au lancement du RSIP, le montant des crédits de paiement pour 2003 est de 147,7 millions d'euros, contre 38,2 millions d'euros en 2002.

b) Les drones

Les drones sont des appareils sans pilotes, guidés depuis le sol, et réutilisables, assurant permanence de vol, faible signature radar, sécurisation des personnels. L'état-major des armées a entrepris de lancer des programmes d'évaluation et d'expérimentation des drones, avec des drones *Hunter*, de construction israélo-américaine désormais affectés à l'armée de l'air. Le drone *Hunter* est un drone polyvalent de surveillance et d'observation, d'une part, et d'action, pour la désignation optique et laser d'objectifs, de l'autre. C'est un appareil de type avion (de 6 mètres sur 9), lent (160 km/h), d'une autonomie moyenne (4 à 12 heures), qui évolue à moyenne altitude (entre 2 500 et 5 000 m).

A la suite de ces expériences, l'armée de l'air a conclu à l'intérêt des drones pour des missions répétitives ne justifiant pas la présence de personnel à bord (relais radio, par exemple) ou des missions incompatibles avec une telle présence, soit par leur trop longue durée (missions de surveillance) soit par un risque de perte de l'équipage disproportionné à l'enjeu de la mission. L'armée de l'air a donc rédigé un cahier des charges, pour ouvrir en quelque sorte le domaine d'utilisation des drones. Le SIDM, ou *Système intérimaire de drones de moyenne altitude et longue endurance* (drones MALE) ainsi défini a fait l'objet en 2001 d'un appel d'offres

international sur performances. Le système, dénommé *Eagle*, comprend 3 appareils et deux stations sol. Son plafond opérationnel sera de 8 000 mètres et son endurance de 12 heures. Il doit être livré à la mi-2003. Ses missions seront des missions de surveillance et de renseignement, optique, infrarouge et radar, de jour et de nuit et par tout temps, et aussi des missions de désignation et d'illumination d'objectifs au profit d'armes guidées.

Le SIDM contribuera à la mise au point pendant la période de programmation d'un programme de drone MALE. Ce dernier devra avoir un rayon d'action de 1 000 km, une autonomie de 24 heures et une altitude de travail pouvant atteindre 15 000 mètres. Aux capacités du SIDM, il devra ajouter une capacité de relais de communication, de recueil de renseignement d'origine électromagnétique, de contre-mesures, de brouillage et de leurrage des capteurs adverses, et de détection d'objectifs mobiles et de missiles balistiques. Ce programme fait d'ores et déjà l'objet d'un accord de coopération avec les Pays-Bas signé en mai 2002. Une plus large coopération européenne est recherchée dans le cadre de la démarche ECAP (plan d'amélioration des capacités européennes). Son entrée en service est prévue pour 2008-2009. L'escadron sera constitué de 6 systèmes à 4 vecteurs et de 25 stations sol.

c) Le programme de missile sol-air à moyenne portée SAMP/T

Le programme de missiles sol-air à moyenne portée (SAMP-T) est un missile pour la défense sol-air à l'horizon 2010-2020. Il est lié au programme PAAMS (*principal anti-air missile system*) qui équipera les frégates Horizon, et utilisera lui aussi le missile Aster. Le SAMP-T concerne les armées de l'air et de terre françaises, ainsi que l'armée de terre italienne. Il est intégré dans l'OCCAR. En commandant cet équipement, l'armée de l'air a pour objectif d'assurer la défense de ses points sensibles face à une menace caractérisée par de très fortes capacités de manœuvre aérienne, de contre-mesures électroniques et d'évolution aussi bien à très basse qu'à très haute altitude. Cette menace est aujourd'hui celle des avions de combat, des drones ou des missiles de croisière ; elle sera aussi demain celle des missiles balistiques de théâtre. Le SAMP-T devra donc disposer d'une capacité contre de tels missiles (capacité ATBM –*Anti tactical ballistic missile*) pour protéger des forces projetées (concept dit de la DAE ou défense aérienne élargie).

Le système actuellement développé est un système multicibles, efficace contre un objectif situé entre 60 m et 15 000 m d'altitude ; sa portée utile doit pouvoir atteindre 80 km. Il utilisera le missile antimissile Aster 30. Chaque système ou « section » est composé d'une conduite de tir, de quatre lanceurs, qui peuvent être chargés chacun de 8 missiles Aster 30 et de deux modules de rechargement.

L'armée de l'air souhaite se doter de 6 sections et 300 missiles Aster 30. Les commandes devraient être passées en 2004 et 2006. La mise en service opérationnel du système dans l'armée de l'air est prévue pour 2010, avec une section et 40 missiles Aster. La livraison des sections devrait s'échelonner de 2010 à 2014, au rythme d'une par an (deux en 2011) et celle des Aster 30 de 2010 à 2017. Le coût total estimé du programme est de 3,889 milliards d'euros, dont 2,691 milliards d'euros pour la production. Le coût unitaire d'acquisition de chaque section est

évalué à 52,32 millions d'euros, auxquels il faut ajouter 1,45 million d'euros par missile Aster 30. L'armée de l'air a déjà dépensé 418,21 millions d'euros pour cet armement. Après 53,81 millions d'euros en 2001 et 44,67 millions d'euros en 2002, l'article 12 du chapitre 53-71, consacré au SAMP/T, prévoit 23,04 millions d'euros de crédits de paiement, en liaison avec la redéfinition du calendrier du programme.

C. LA SUPERIORITE AERIENNE ET LA PROJECTION DE PUISSANCE

1. Le Rafale

a) Un équipement en tous points exceptionnel

Après l'entrée en service, au cours de la programmation précédente, de la nouvelle génération des Mirage 2000 (Mirage 2000-5 pour la supériorité et la défense aérienne, Mirage 2000-D pour les frappes au sol), le renouvellement de l'équipement de la force aérienne de combat se concentre désormais sur l'avion *Rafale*.

Cet appareil est un avion de nouvelle génération par rapport aux actuels *Mirage*. Son autoprotection est remarquable. Elle est assurée non pas seulement par des caractéristiques de furtivité, mais par un système nouveau de contre-mesures, brouillage et leurrage, dénommé *Spectra* (*Système de protection et d'évitement contre les conduites de tir du Rafale*), intégré au sein de l'appareil. Le système d'armes inclut également un capteur optronique, situé à l'avant de l'appareil, dit pour cela capteur OSF (optronique de secteur frontal). Pour la navigation et la mise en œuvre des armements, l'OSF joue le rôle d'un radar ; en revanche, il n'émet pas d'ondes et assure ainsi à l'appareil une très grande discrétion. C'est la première fois qu'un système OSF est monté sur un avion de combat français.

Les capacités d'emport sont considérablement améliorées. Alors que les *Mirage* étaient des appareils monomoteurs, le *Rafale* est équipé de deux moteurs M 88-2. La poussée ainsi assurée a permis de construire un appareil plus puissant que les avions d'armes actuels (9,5 tonnes à vide au lieu de 7,5 tonnes). De ce fait, il pourra emporter plus d'armements, tout en disposant d'une allonge supérieure à ses prédécesseurs.

Enfin, une autre innovation essentielle est le nouveau radar RBE2, radar multimode à balayage électronique dans les deux plans, capable à la fois en mode air-air de détecter tous azimuts la menace et de guider les missiles tirés en défense et en même temps, en mode air-sol, d'offrir les capacités de suivi de terrain en vol très basse altitude nécessaires au succès des missions d'attaque tactique. Ce radar permet de faire du *Rafale* un avion polyvalent, capable de remplir aussi bien des missions de supériorité ou de défense aériennes que des missions tactiques d'attaque, classique, mais aussi, au besoin, nucléaire, ou de reconnaissance, avec des capacités supérieures aux actuels *Mirage*. Le *Rafale* est ainsi le premier avion de combat polyvalent au monde, en avance sur son seul homologue, le F 22 américain, qui sera encore plus puissant mais qui, au contraire du F 35 (ex-JSF), n'est pas destiné à l'exportation.

La puissance de l'appareil et sa polyvalence vont permettre à l'armée de l'air de remplir les mêmes missions avec moins d'avions : ainsi s'explique que le modèle 2015 prévoit « 300 avions modernes de type *Rafale* » au lieu de 355 appareils aujourd'hui. Les questions logistiques et de formation des mécaniciens et pilotes seront aussi simplifiées par la diminution des types d'appareils en service. L'ensemble de ces caractéristiques en fait un appareil remarquable, ce qui n'est plus discuté aujourd'hui.

b) Un échancier de développement et de commandes clair

Les calendriers de développement, puis de production, de l'appareil ont connu bien des vicissitudes. Il reste que celles-ci relèvent désormais du passé. Depuis la revue de programmes de 1998, l'échancier de mise en service fixé pour l'armée de l'air est globalement maintenu.

Alors que les appareils actuellement en service dans la marine sont au standard F1, qui est un standard air-air, les premiers avions livrés à l'armée de l'air seront au standard F2, c'est-à-dire avec l'intégralité des fonctionnalités nécessaires à la défense aérienne et les fonctions essentielles pour mener des missions tactiques. Ces appareils disposeront notamment des capacités de vol à très basse altitude et de ravitaillement en vol, pourront tirer les missiles air-air MICA à guidage électromagnétique et infrarouge, les missiles de croisière SCALP-EG, et l'armement air-sol modulaire AASM. Ils entreront en service en escadron en mai 2006. Les premiers *Rafale* en service pourront remplacer les derniers *Jaguar* ou renforcer les *Mirage 2000-5*. Le développement du standard est en bonne voie : trois appareils sont en chantier.

Le standard F3 sera implanté à partir de 2007 pour une mise en service opérationnel dans les unités à partir de 2008. Avec ce standard, le *Rafale* deviendra l'avion réellement polyvalent capable indifféremment de missions de défense aérienne et de missions tactiques, y compris nucléaires. Il disposera alors d'un système de suivi de terrain précis et complet, des conduites de tir de l'ensemble des armements air-sol à la précision requise, de l'optronique de secteur frontal (OSF) complète, de l'aptitude à la mission de reconnaissance et d'une conduite de tir air-mer. Les *Rafale* pourront mener des missions d'attaque au sol semblables à celles des *Mirage 2000 D* et remplacer les *Mirage F1 CT*, ainsi que les *Mirage 2000 N* dans leur mission nucléaire.

Enfin, le standard F4, qui n'est pas mentionné par le projet de loi de programmation 2003-2008, devrait apporter au *Rafale* diverses améliorations et extensions de capacités, au nombre desquelles, sans doute, la capacité de conduite de tir antiradar et l'intégration du Missile d'interception à domaine élargi (MIDE).

Le rythme des commandes et des livraisons est lui aussi établi avec clarté et lisibilité. D'ores et déjà, 36 appareils ont été commandés pour l'armée de l'air. L'an dernier, le chef d'état-major de l'armée de l'air avait fait état devant la commission de la nécessité de respecter le plan de financement prévu pour doter l'armée de l'air du nombre d'équipements nécessaires. Les crédits de paiement prévus tant par le

projet de loi de finances pour 2003 que par le projet de loi de programmation permettent de dissiper ces inquiétudes.

Les autorisations de programme destinées à une commande globale de 46 appareils à passer en 2003 figureront au projet de loi de finances rectificative pour 2002, comme l'a indiqué à la commission le chef d'état-major des armées. Dans ces conditions, le calendrier d'équipement en *Rafale* de l'armée de l'air devrait être le suivant.

**ÉCHÉANCIER DES COMMANDES ET LIVRAISONS
DU RAFALE AIR**

	Etat au 31/12/02	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Etat au 31/12/08	Après 2008	TOTAL
Commandes	36	46	0	0	48	0	0	130	104	234
Livraisons	3	0	5	10	13	14	15	60	174	

La dotation en appareils de combat en ligne de l'armée de l'air pourrait évoluer ainsi.

AVIONS DE COMBAT DE L'ARMÉE DE L'AIR EN LIGNE

	2002	2003	2005	2008	2010	2015
<i>Jaguar</i>	20	15	—	—	—	—
<i>Mirage F1 C/B</i>	20	—	—	—	—	—
<i>Mirage F1 CR</i>	40	40	40	40	30	—
<i>Mirage F1 CT</i>	40	40	40	20	20	—
<i>Mirage 2000 N</i>	60	60	60	40	40	40
<i>Mirage 2000 D</i>	60	60	60	60	60	60
<i>Mirage 2000 C/B</i>	80	80	80	60	40	30
<i>Mirage 2000-5F</i>	30	30	30	30	30	20
<i>Mirage IV P</i>	5	5	—	—	—	—
<i>Rafale</i>	—	—	10	50	80	150
Total	355	330	320	300	300	300

c) Des coûts maîtrisés malgré leur poids apparent

Le coût total du développement, moteur compris, est de 9,9 milliards d'euros au coût des facteurs 2002, dont 8,14 milliards d'euros pour l'Etat et 1,76 milliard d'euros pour l'industrie, celle-ci ayant pris à sa charge 25 % des dépenses de développement de l'avion au standard F1. Le devis total de production est estimé à 23,2 milliards d'euros au coût des facteurs 2002, pour 294 avions dont 60 pour la marine. Le total prévu pour la part de l'armée de l'air est de 24,5 milliards d'euros, soit 5,5 milliards d'euros pour le développement et 19 milliards d'euros pour l'industrialisation, la production et les rechanges de 95 *Rafale* monoplaces et 139 *Rafale* biplaces. L'armée de l'air a déjà payé 7,37 milliards d'euros pour le *Rafale*, 4,65 milliards d'euros pour le développement et 2,720 milliards d'euros pour la production. En 2003, 706,02 millions d'euros sont inscrits à l'article 15 du

chapitre 53-71, qui est consacré à l'appareil. Sans même ses munitions, le *Rafale* représente le tiers du budget d'équipement de l'armée de l'air hors MCO.

Néanmoins, les masses financières en jeu ne doivent pas conduire à des extrapolations infondées sur le coût de l'appareil. Du fait de la polyvalence du *Rafale*, l'armée de l'air n'a pas besoin de conduire un autre programme en parallèle. De plus, on peut tenter de comparer les dépenses effectuées par la *Royal air force* pour acquérir 232 *Eurofighter* et par l'armée de l'air française pour 234 *Rafale*. Le site internet officiel de la *Defence procurement Agency* britannique annonce désormais, avec des chiffres de mai 2001 que « le coût pour le Royaume-Uni du développement est estimé à 4,9 milliards de livres (7,9 milliards d'euros) et celui de la production avec le soutien initial à 16,5 milliards de livres (26,6 milliards d'euros) ». Ces montants, rapportés au total de 232 avions, conduisent à un prix de revient global unitaire de l'*Eurofighter* de 92 millions de livres, soit 148,32 millions d'euros, alors que les chiffres cités plus haut font apparaître un prix de revient global unitaire du *Rafale* air de 106 millions d'euros.

Bien que les périmètres ne soient pas tout à fait identiques, la différence considérable de prix de revient, de l'ordre de 40 %, permet d'affirmer que le *Rafale* est moins cher que l'*Eurofighter*, alors même que celui-ci ne dispose pas de capacités tactiques et impose donc aux armées de l'air qui s'en dotent soit de financer en outre pour cet appareil le développement de capacités air-sol modernes, soit de financer un autre programme. On sait que le F 35 américain, prévu pour être un avion tactique, effectue en ce moment une percée en Europe sur la base de cette lacune de l'*Eurofighter*.

L'affaire de l'apparition du F 35 sur le marché européen des avions de combat, alors même qu'il n'existe encore qu'à l'état de projet et ne sera livrable qu'à partir de 2015, est une affaire complexe qui dépasse le cadre du présent rapport pour avis. En revanche, le rapporteur peut affirmer le *Rafale* sera à l'évidence un excellent appareil, économique et qui vivra longtemps. C'est donc un excellent choix pour l'armée de l'air. Ses qualités, son potentiel (le *Rafale* dit Mk 2 est désormais proposé à l'exportation) en font un appareil aux perspectives réelles. Souhaitons que son entrée en service dans la marine puis dans l'armée de l'air au standard F 2 puis F 3 lui ouvre les portes qu'il mérite, à l'exemple des *Mirage 2000*. L'expérience actuelle le montre, ce ne sont pas des raisons techniques qui limitent son expansion à l'exportation.

2. Les programmes de missiles et d'armements embarqués

Le renouvellement des équipements de l'aviation de combat concerne également les armements embarqués. Ces nouveaux armements, le missile air-air *Mica*, les missiles de croisière *Apache* et *Scalp* ou l'armement tiré sur coordonnées *AASM*, qui sont entrés récemment ou vont entrer prochainement en service, améliorent encore la puissance de l'arme aérienne. Conçus d'abord pour le *Rafale*, ils équipent ou équiperont aussi les *Mirage 2000*, le *Mirage 2000-5* pour le *Mica*, le *Mirage 2000 D* pour les missiles de croisière ou l'*AASM*.

a) L'armement air- air : le missile Mica

Le *Mica* (missile d'interception, de combat et d'autodéfense) est aujourd'hui le missile air-air du *Mirage 2000-5*. Il est destiné aussi à être le missile air-air du *Rafale*, pour lequel il sera à la fois son armement principal dans ses missions de défense aérienne et son armement de défense dans ses missions d'attaque au sol. C'est un missile multicibles, d'une longueur de 3,10 m et d'un poids de 112 kg, d'une portée de 60 km, doté d'une capacité « tire et oublie ». Il peut recevoir deux types d'autodirecteurs interchangeables, infrarouges et électromagnétiques.

Le programme d'achat de l'armée de l'air est de 1 070 exemplaires, dont 305 *Mica* électromagnétiques et 765 *Mica* infrarouges. A la fin 2002, 125 *Mica* électromagnétiques ont été commandés et livrés, soit le nombre prévu en programmation. Le *Mica* électromagnétique équipe du reste le *Mirage 2000-5* depuis sa mise en service, fin 1999. En 2003, 180 *Mica* électromagnétiques et 250 *Mica* infrarouges devraient être commandés par l'armée de l'air, dans la perspective de l'arrivée du *Rafale* dans les forces à partir de 2005. Les livraisons seront échelonnées jusqu'en 2008. Le tableau ci-après précise ce calendrier.

ÉCHEANCIER DES COMMANDES ET LIVRAISONS DES MISSILES MICA

		Situation en 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 à 2012	2013	2014	2015	Total
Mica EM	Commandes	125	180						—				305
	Livraisons	125			50	65	50	15	—				305
Mica IR	Commandes	60	250					455	—				765
	Livraisons			60	70	80	65	35	—	150	150	155	765

Le coût total du programme, qui est commun à l'armée de l'air et à la marine, est aujourd'hui estimé à 1,929 milliard d'euros, en augmentation du fait de l'arrêt prévu de la production pendant quatre ans, de 2009 à 2012. L'armée de l'air a déjà dépensé 625,8 millions d'euros pour ce missile, pour lequel 61,82 millions d'euros sont inscrits à l'article 13 du chapitre 53-71. Le coût unitaire de chaque missile est de 710 000 euros pour un *Mica* électromagnétique et de 590 000 euros pour un *Mica* à autodirecteur infrarouge.

b) Les missiles de croisière Apache et Scalp

Les missiles *Apache* et *Scalp* sont des missiles de croisière de tir sur coordonnées géographiques. Lourds de plus d'une tonne, ils sont tirés à distance de sécurité des défenses ennemies, de 140 kilomètres pour l'*Apache* antipiste à 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 autonome 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 antipiste. Il emporte dix sous-munitions de 50 kilos chacune. Dérivé du missile *Apache*, le missile *Scalp EG (Emploi Général)* est destiné à la destruction des

infrastructures (bases militaires, ponts, usines...). Il emporte une charge unique d'environ 400 kilos. Il peut être tiré de plus loin que *l'Apache*, c'est-à-dire à 400 kilomètres de sa cible..

Les commandes de ces missiles ont été passées comme prévu pendant la programmation précédente. Les livraisons de *l'Apache* sont en cours, et il devrait être déclaré opérationnel sur *Mirage 2000 D* en mars 2003. Les livraisons du missile *Scalp EG* devraient commencer mi-2003, une première capacité opérationnelle être atteinte sur *Mirage 2000 D* en octobre et la pleine capacité opérationnelle mi-2005. Le calendrier de livraison des 100 missiles *Apache* et des 450 missiles *Scalp EG* de l'armée de l'air pendant la durée de la programmation figure ci-dessous.

ÉCHEANCIER DES LIVRAISONS DES MISSILES DE CROISIÈRE

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Total
Apache	14	41	41	4				100
Scalp-EG			60	110	90	140	50	450

Le coût total prévu du missile *Apache* est de 674,4 millions d'euros, sur lesquels il a déjà été consommé 542,6 millions d'euros, pour un coût unitaire de 1,62 million d'euros. En 2003, 36,34 millions d'euros de crédits de paiement sont prévus à l'article 21 du chapitre 53-81. Le coût du programme *Scalp EG* est de 785,8 millions d'euros, pour un coût unitaire plus faible, de 850 000 euros, du fait du partage du développement avec les Britanniques et d'un nombre de commandes beaucoup plus élevé. En 2003, 115,13 millions d'euros sont inscrits pour le *Scalp EG* à l'article 16 du chapitre 53-71 du budget de l'armée de l'air.

Il faut ici souligner que l'acquisition par l'armée de l'air de la capacité de tir à distance de sécurité, tous temps, de jour et de nuit, avec une précision d'abord décimétrique puis métrique fait entrer celle-ci dans un club très fermé, où ne figurent avec elle que les armées de l'air américaine et britannique.

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

L'armement air-sol modulaire est lui aussi un armement tiré sur coordonnées, mais beaucoup moins ambitieux et coûteux qu'un missile de croisière. Il s'agit d'un armement d'usage banalisé pour des objectifs dont le système de protection ne justifie pas l'emploi de missiles de croisière.

Il consiste à adjoindre à des armements classiques, tels que des bombes de 250 kilos, un kit d'accroissement de portée (propulseur) et un kit de guidage. La portée demandée est de 15 kilomètres en très basse altitude et de 50 kilomètres pour un tir depuis la haute altitude. L'AASM doit pouvoir être emporté par n'importe quel type d'avion, largué à basse, moyenne ou haute altitude, et tiré par tout temps, jour et nuit. La précision demandée est une précision décimétrique sans guidage terminal et une précision métrique avec guidage terminal. L'AASM doit aussi avoir la capacité multicibles. Il devra ensuite évoluer jusqu'à comporter un corps de bombe de 1000 kilos ou un cargo à sous-munitions et un autodirecteur offrant une précision métrique tous temps.

Le nombre de munitions prévu montre bien le caractère usuel qu'il est prévu de donner à cet armement. Il est en effet prévu la fabrication de 3 000 exemplaires dont 2 000 pour l'armée de l'air, les 1 000 autres étant pour la marine. Un premier marché se compose de 744 unités, dont 496 pour l'armée de l'air, 240 à précision décamétrique et 256 à précision métrique. L'armée de l'air devrait passer deux autres commandes en 2005, l'une de 728 unités à précision décamétrique, conduisant à un total de 968 pour cette version, et l'autre de 776 unités à version métrique, conduisant à un total de 1032 et au total général de 2000. Le calendrier prévisionnel de livraison figure au tableau ci-après.

CALENDRIER DE LIVRAISON DES AASM

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Total
Version décamétrique	50	160	30	120	160	160	160	128	968
Version métrique			206	170	160	160	160	176	1 032
									2 000

Le coût total prévu pour l'AASM est aujourd'hui de 408,3 millions d'euros, en diminution de plus de 10 % par rapport au coût prévu à la date de lancement. L'armée de l'air, qui, outre son programme d'achat, assure les deux tiers du développement, a dépensé à ce jour 64,76 millions d'euros pour l'AASM. Elle a inscrit 15,29 millions d'euros à ce titre à l'article 17 du chapitre 53-71 en 2003.

Enfin, il ne semble pas exclu que le calendrier puisse être décalé. Les informations recueillies par le rapporteur semblent indiquer qu'un premier retard de six mois pourrait être causé par des difficultés d'ordre industriel, dont on ne peut que souhaiter qu'elles trouvent rapidement une résolution.

D. LA PROJECTION-ACTION

1. L'attente impatiente du lancement de l'A 400 M

a) La situation difficile de l'aviation de transport tactique

Si la discussion du projet de loi de finances pour 2003, et la première année de la nouvelle programmation, trouvent le renouvellement de la force aérienne de combat solidement engagé, tel n'est pas le cas pour la force aérienne de projection. La flotte aérienne française de transport tactique est marquée par trois caractéristiques : inadaptation, obsolescence et insuffisance capacitaire.

L'actuelle aviation de transport militaire française doit en effet sa configuration et ses appareils à la guerre froide. A cette époque, l'aviation de transport avait pour mission le soutien des forces terrestres en Europe, forces qui agissaient dans la continuité territoriale et qui emportaient donc avec elles leurs équipements, y compris les plus lourds. Il suffisait de disposer d'appareils à l'allonge et au gabarit plutôt modeste.

C'est sur ces bases que fut conçu et fabriqué le *C 160 Transall* franco-allemand, qui fait le fond de la flotte de transport aérien militaire française. Celle-ci se compose en effet d'abord de 66 *Transall* ; 46 d'entre eux, dits de première génération, sont entrés en service à partir de 1967. Leur capacité d'emport est de 4 tonnes sur une distance de 4 400 km. Les 20 autres, dits de deuxième génération, et entrés en service dans les années 1980, peuvent emporter jusqu'à 8 tonnes sur 6 600 km, du fait de l'ajout de la capacité de ravitaillement en vol. S'ajoutent à ces appareils 14 *C 130 Hercules*, de fabrication américaine, d'une capacité de 10 tonnes sur 5 500 km pour la version la plus longue, et achetés depuis 1987 et 15 *Casa CN 235-100*, de fabrication espagnole, entrés en service depuis 1991 et qui sont des appareils plus petits et plus économiques, emportant 3 tonnes sur 2 000 km environ, utilisés pour l'entraînement des pilotes, des parachutistes, et pour des opérations de liaison tactique. Cette souplesse d'emploi du CN 235 amène du reste l'armée de l'air à développer cette flotte : deux CN 235 doivent entrer en service fin 2002 et trois autres en 2003, portant le total à 20 appareils.

AVIATION DE TRANSPORT TACTIQUE

Type	Nombre	Entrée en service	Charge transportée/distance	Nombre maximum de passagers
Transall C 160 1 ^{ère} génération	46	1967	4 T à 4 400 km	91
Transall C 160 2 ^{ème} génération	20	1981	8 T à 6 600 km avec RVT	91
Hercules C 130 H/H 30	14	1987	10 T à 5 500/4 850 km	92/122
Casa CN 235-100	15	1991	3 T à 1 950 km	44

Désormais, le besoin porte sur la projection de forces outre-mer, le plus souvent pour des opérations de sécurisation, d'évacuation des ressortissants ainsi que pour des opérations humanitaires, mais aussi, comme l'affaire de l'Afghanistan l'illustre, pour des opérations de combat proprement dites. Dès lors, les spécifications des appareils de transport militaire actuels ne sont plus adaptées. L'allonge et les capacités d'emport sont tout à fait insuffisantes : il faut pouvoir rapidement rallier les points parfois lointains du globe où l'intervention est demandée et les nouveaux appareils doivent être capables d'emporter tous les matériels destinés à être utilisés éventuellement en opération extérieure, tels que des véhicules blindés de combat d'infanterie, des camions, des hélicoptères, ce que ne permettent pas les *Transall* et *C 130*. Les appareils demandés doivent donc être plus puissants et de dimension plus importante que les appareils actuels.

Par ailleurs, l'obsolescence fonctionnelle des appareils français se double désormais d'une obsolescence technique. La première génération de *Transall* est en service depuis 35 ans désormais. Les appareils sont de moins en moins disponibles. En 1999, l'un d'entre eux a dû être retiré du service pour corrosion. La déflation de la flotte est désormais inévitable. Même si les appareils sont entretenus et ménagés autant que possible, leur retrait progressif du service va inéluctablement commencer en 2005 ou 2006.

Enfin, l'insuffisance capacitaire résulte des deux facteurs précédents. Les appareils de transport militaire français n'offrant plus les caractéristiques adaptées,

l'armée de l'air doit régulièrement affréter des appareils étrangers. Ainsi, pour les opérations au profit de la Mission d'observation des Nations Unies au Congo (MONUC), la France a affrété des Antonov 124, des Tupolev 154 et des Ilyouchine 76. Pour la mise en place de l'opération *Héraclès* en Afghanistan, il a fallu avoir recours aux services de C 17 de l'US Air Force et d'Antonov 124 affrétés. Quant au retrait progressif des *Transall*, il devrait faire régresser la capacité instantanée de projection de l'armée de l'air, fixée à 1 500 tonnes par le modèle d'armée 2015, de 1 200 tonnes aujourd'hui à seulement 800 tonnes en 2010, la moitié du modèle, alors que la capacité actuelle de projection n'est que de 45 % du nouvel objectif capacitaire fixé pour l'armée de l'air à la suite de la conférence d'engagement des capacités tenue par les pays de l'Union européenne à Laeken le 20 novembre 2000.

b) Une solution remarquable : l'Airbus A 400 M

La situation future de l'aviation de transport a entraîné dans le passé la longue maturation d'une solution, elle-même remarquable. En effet, la situation de l'aviation de transport française vaut, selon des calendriers plus ou moins serrés, pour l'ensemble des flottes européennes : elles ont toutes été organisées pour répondre au même besoin, à la même époque ; elles comportent donc toutes les mêmes lacunes et elles ont toutes peu ou prou le même âge.

Avec aussi l'apparition d'une vocation des pays de l'Union européenne à opérer ensemble pour des missions à l'extérieur allant jusqu'à des « opérations de rétablissement de la paix » (déclaration de Petersberg du 19 juin 1992, désormais intégrée au sein du traité sur l'Union européenne) l'idée s'est fait jour de l'élaboration en commun d'un appareil destiné à remplacer la flotte en service au fur et à mesure de son obsolescence, et adapté aux nouvelles missions. En juillet 1997, huit pays européens, la France, l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, l'Italie, le Portugal, le Royaume-Uni et la Turquie élaboraient en commun pour *l'Avion de Transport Futur (ATF)* une fiche commune de caractéristiques militaires, dite ESR (*European Staff Requirement*), qui définissait un appareil répondant au besoin opérationnel commun.

Les spécifications, telles qu'elles ont été stabilisées depuis, sont les suivantes. L'appareil doit être capable de transporter une charge de 32 tonnes ; sans ravitaillement en vol, il doit pouvoir transporter 25 tonnes sur 3 700 km, ou 17 tonnes sur 5 500 km ; pour autant, il doit être ravitaillable en vol. Les caractéristiques de dimension, et notamment celles de la soute, ont été calculées en fonction des dimensions des matériels des armées de terre européennes susceptibles d'être projetés en opération extérieure, qu'ils soient en dotation ou commandés (ainsi les véhicules blindés VCI, les hélicoptères *NH 90* et *Tigre*, les systèmes de missiles sol-air moyenne portée tels que le futur SAMP/T). À cette fin, la soute mesure 4 m de large et 3,85 m de haut. La vitesse maximum (mach 0,72) et le plafond (37 000 pieds) de croisière ont été fixés de façon à donner à l'ATF une capacité de ravitaillement en vol des avions de chasse sur les théâtres d'opérations. Enfin, l'appareil devait conserver les excellentes capacités tactiques du *Transall*. De ce fait, parmi les caractéristiques adoptées figure le choix d'un turbopropulseur à

hélice rapide plutôt que d'un réacteur, pour préserver la capacité de l'appareil à utiliser des terrains d'atterrissage aménagés de façon sommaire.

Après un appel d'offres commun, quatre constructeurs répondirent dont *Airbus Military*, filiale de la société *Airbus Industries*, qui proposait un avion nouveau dénommé *Airbus A 400 M*. Le seuil minimal de commandes demandé par l'industriel pour assurer le lancement du programme était fixé par lui à 180 appareils. Le 19 juin 2001, à l'occasion du Salon du Bourget, un *Memorandum of understanding* (MoU), était signé par six Etats sur les huit qui avaient signé l'E.S.R., auxquels s'ajoutait le Luxembourg pour un appareil. Les Etats signataires s'engageaient sur une quantité d'avions à commander. Comme le montre le tableau ci-dessous, les intentions étaient alors de 193 appareils. Cependant, les deux Etats manquants, l'Italie (16 appareils à partir de 2014) et le Portugal (3 appareils à partir de 2011) s'engageaient à rejoindre rapidement les six signataires. La France, avec 50 appareils, nombre jugé suffisant pour le modèle d'armée 2015, était le deuxième partenaire du programme, après l'Allemagne.

	Intentions	Échéances
France	50 avions	2007*
Royaume-Uni	25 avions	2007*
Turquie	10 avions	2008*
Allemagne	73 avions	2008*
Espagne	27 avions	2010
Belgique	7 avions	2018
Luxembourg	1 avion	2018
Total	193 avions	

* Échéance repoussée depuis à 2009

Enfin, le 18 décembre 2001, la gestion du programme a été confiée par les Etats à l'Organisation conjointe de coopération en matière d'armement (OCCAR).

Le remplacement de la flotte française de transport militaire s'inscrivait alors sous les meilleurs auspices. Si son déroulement avait pris du retard par rapport au besoin, il fallait mettre ce retard en balance avec la qualité de la solution retenue, l'économie budgétaire que représentait une solution européenne ainsi groupée et cohérente, tant à l'achat que pour l'entretien, les perspectives offertes pour la constitution d'un commandement européen unifié de l'aviation de transport, et enfin le pas en avant très important effectué en matière d'Europe de l'armement avec un appareil commun à plusieurs pays européens, géré par une agence européenne et produit par un constructeur européen.

c) Un dossier dont le dénouement ne peut plus attendre

Alors que le lancement définitif du programme devait intervenir au plus tard fin 2001, le dossier n'a aucunement avancé depuis un an.

La responsabilité n'en incombe en aucun cas à la France. Celle-ci a en effet pleinement respecté les obligations que lui imposait la poursuite du programme. Pour les 50 appareils qu'elle souhaite commander, les financements nécessaires ont été évalués en mars 2002, dans le cadre d'une première commande ferme de 196 appareils pour l'ensemble des nations, à 6,455 milliards d'euros, soit un coût unitaire de l'avion prêt au vol de 109,5 millions d'euros. Face à ce besoin, 6,662 milliards d'euros d'autorisations de programme ont été mises en place, 3,049 par la deuxième loi de finances rectificative pour 2000 et 3,613 par la loi de finances rectificative pour 2001.

On pourrait incriminer le retrait du programme de l'Italie, annoncé le 16 octobre 2001. Cependant, ce retrait est pris en compte dans les nouveaux devis. Il en est de même des hésitations du Portugal. En effet, si le gouvernement portugais issu des élections d'avril 2002 a demandé un délai supplémentaire jusqu'à la fin de l'année pour s'engager officiellement dans le programme, les 3 appareils en jeu n'imposent que des ajustements mineurs au programme, ajustements qui ont été opérés et forment d'ores et déjà une variante prête pour la signature.

En réalité, le lancement du programme est suspendu depuis un an à la décision de l'Allemagne. Avec un besoin exprimé de 73 appareils, celle-ci est le premier acheteur du programme. L'approbation du parlement allemand est nécessaire. L'entrée en vigueur du contrat signé le 18 décembre 2001 est du reste expressément subordonnée, par une lettre jointe, à cette approbation. Si, le 24 janvier 2002, le parlement allemand a approuvé le lancement d'un programme d'achat de 73 appareils, il n'a voté qu'une première tranche de 5,1 milliards d'euros, à comparer avec les 6,6 milliards d'euros mis en place par la France pour 50 appareils. Et, depuis, l'A 400 M a régulièrement été retiré des ordres du jour des réunions de la commission des budgets où il figurait.

La situation est ainsi de plus en plus tendue. La Grande-Bretagne, dont le besoin aussi est proche, considère désormais que les délais initialement prévus ne pourront être tenus. Elle a fixé à la fin de cette année la limite extrême pour l'entrée en exécution du contrat.

La situation de la France est elle aussi de plus en plus difficile. La livraison des premiers A 400 M, prévue d'abord en 2005, puis 2006, puis repoussée à 2007, est désormais prévue par le projet de loi de programmation militaire en 2008. En effet, 77 mois, soit 6 ans et demi, sont nécessaires entre la notification du contrat et la première livraison de trois appareils. Ensuite, le rythme fixé est de cinq appareils par an. Devant l'aggravation du retard, le général Richard Wolsztynski a exposé lors de son audition par la commission que cette échéance devait être repoussée à 2009. La livraison de l'appareil a pris quatre ans de retard par rapport aux prévisions, retard qui continue à s'accroître. Ces retards répétés ont pour conséquence à la fois l'allongement de la période de déficit capacitaire de l'armée de l'air, qui s'étendra

sans doute au moins jusqu'en 2011, mais aussi l'aggravation régulière de celui-ci, chaque année de retard se traduisant par des *Transall* supplémentaires retirés du service sans entrée en service possible d'A 400 M. C'est ainsi pendant une période plus longue que prévu qu'il faudra recourir autant que possible aux Casa 235 pour ménager les *Transall*, subir le coût de plus en plus élevé de la maintenance de ceux-ci, tenter d'avoir recours, dans la mesure du possible, à des échanges intereuropéens, notamment dans le cadre du protocole ATARÈS et, pour les charges les plus volumineuses ou les plus lourdes, à faire appel à des appareils affrétés.

Les dernières données de la situation ont été exposées à la commission par la ministre de la défense, le chef d'état-major des armées et le chef d'état-major de l'armée de l'air. Le principe de la commande allemande n'est pas remis en cause. Le nombre d'appareils commandés pourrait l'être. Par ailleurs, le nombre de 60 appareils, qui ne ferait pas descendre la commande globale de lancement à moins de 180 appareils, aurait aussi été évoqué. Quoi qu'il arrive, l'intérêt du programme est considérable. Sur le plan industriel, au-delà de la commande nécessaire à son lancement, le marché de l'A 400 M est évalué à 250 unités, alors même qu'il n'existe pas de concurrent face à lui sur le marché. Il est ainsi considéré que l'A 400 M est porteur de 35 000 emplois qualifiés en Europe, dont 7 000 en France. Sur le plan militaire, l'A 400 M est l'un des atouts de la mise en place d'un commandement européen de transport aérien, en cours de montée en puissance depuis le sommet d'Helsinki de décembre 1999. Face à de tels enjeux, le risque d'un retour en arrière ne peut être pris ; il faut sortir de la situation actuelle. Le programme doit être lancé et le plus tôt sera le mieux.

2. Les autres vecteurs de la projection

a) Le double développement des flottes de transport logistique et de ravitaillement en vol

La question du ravitaillement en vol et du renouvellement de la flotte de transport logistique est le deuxième important dossier de la force aérienne de projection.

Le ravitaillement en vol des appareils est désormais un élément indispensable de toute force aérienne militaire. Les plans d'opération tiennent compte de cette capacité. Tous les avions de combats de l'armée de l'air sont désormais ravitaillables en vol. Parmi les appareils de transport tactique en revanche, seuls les *Transall* de deuxième génération le sont.

L'armée de l'air dispose actuellement de 14 appareils de ravitaillement en vol, 11 Boeing C 135 FR acquis à partir de 1964 et destinés à l'origine aux forces nucléaires et 3 Boeing KC 135 achetés d'occasion à l'US Air Force, remotorisés et livrés en 1997 et 1998. Cette flotte présente deux caractéristiques : d'une part, l'avionique des appareils présente des éléments d'obsolescence, y compris pour leur bonne insertion dans le trafic aérien civil ; d'autre part, le nombre des appareils, même s'il a augmenté, reste insuffisant. Pendant le conflit du Kosovo, la France a déployé 10 ravitailleurs. Ceux-ci n'ont fourni que les deux tiers des besoins en carburant des 56 avions déployés sur le théâtre. Les opérations en Afghanistan ont

montré plus encore la nécessité d'une solide flotte d'appareils ravitailleurs. Il apparaît que le nombre de ravitailleurs à déployer lors d'une opération est de l'ordre d'un pour quatre ou cinq avions de combat.

La flotte d'appareils de transport logistique de l'armée de l'air présente le même type de caractéristiques. Avec quatre Airbus A 310 achetés d'occasion, trois en 1993 et un en 2001, mais aussi deux DC 8 fabriqués à la fin des années 1960, elle apparaît elle aussi à la fois limitée dans son format et partiellement obsolète.

Enfin, l'industrie a fait valoir sa capacité à équiper des avions de transport civils d'un kit de ravitaillement en vol, permettant de les utiliser au gré des besoins en avions de transport ou de ravitaillement en vol. C'est le programme MRTT (*Multi Role Tanker Transport*).

Dès lors, deux séries d'améliorations interviendront, échelonnées sur les programmations 2003-2008 et 2009-2015.

Entre 2003 et 2007, l'avionique de l'ensemble des ravitailleurs en service sera rénovée. Ainsi modernisée, la flotte sera rendue homogène et ses appareils seront capables d'intervenir indifféremment sur l'ensemble des théâtres aériens à l'étranger sans souci d'avoir à éviter certains espaces pour lesquels ils pourraient autrement ne pas être certifiés. Parallèlement, les deux DC 8 de la flotte logistique, dont la maintenance est de plus en plus difficile et qui ne pourront rester en service au-delà de 2010, seront retirés du service dès 2005 et remplacés par deux appareils commerciaux civils modernes achetés d'occasion en 2004. La flotte de transport logistique sera ainsi elle aussi homogénéisée et modernisée. Elle pourra aussi contribuer plus efficacement à pallier la perte de capacité prévisible de la flotte de transport entre 2006 et 2011 du fait du retrait des Transall et du retard de l'A 400 M.

Le format futur de la flotte de ravitailleurs a été révisé. Alors que le modèle d'armée 2015 prévoyait à l'origine 16 avions ravitailleurs, le projet de loi de programmation militaire dispose désormais que c'est 20 appareils qui devront équiper l'armée de l'air à cette date. Dans ces conditions, six appareils viendront compléter la flotte de ravitailleurs, sans doute à partir de 2008 et jusqu'en 2012. Ainsi, à l'horizon 2015, l'armée de l'air disposera bien des 20 ravitailleurs dont elle a besoin. Ces six nouveaux ravitailleurs seront des appareils MRTT. Ils concourront aussi, notamment hors période d'opérations, à renforcer progressivement la flotte de transport logistique et à pallier la perte de capacité de la flotte de transport jusqu'en 2011. Enfin, les deux nouveaux appareils de la flotte de transport logistique remplaçant les DC 8 recevront eux aussi, à terme, la capacité MRTT. Ils renforceront ainsi la flotte des ravitailleurs, alors que les 14 appareils actuels devront être retirés du service à partir de 2020.

Ainsi, l'achat de huit appareils, dont deux en remplacement d'appareils existants, permettra à la fois de doubler la capacité de la flotte de transport logistique et de réaliser le format de la flotte de ravitailleurs prévu pour 2015 tout en préparant son renouvellement au-delà de 2020, dans le cadre d'une homogénéisation et d'une harmonisation de ces deux flottes.

b) Le programme d'hélicoptère « Resco »

Dans le cadre de la projection des forces, l'armée de l'Air a souhaité dès 1996 se doter de plusieurs hélicoptères *Cougar* destinés à la récupération des pilotes de combat. C'est le programme *Cougar Resco* (Recherche Et Sauvetage au COmbat), devenu *EC 725 Resco*, du fait du changement de nom du *Cougar* le plus récent en *EC 725*. Ce programme est apparu essentiel à la fois pour l'efficacité des équipages, qui savent qu'ils pourront être récupérés si leur avion est abattu, mais aussi pour la conduite des opérations, les détenteurs de pilotes prisonniers étant susceptibles d'en faire des otages pour peser sur la décision politique.

Après la livraison du premier *Cougar Resco* en 1999, trois ont été commandés en 1999 et en 2000. Le projet a reçu une nouvelle impulsion en 2002, En effet, les événements du 11 septembre ont amené l'état-major des armées à décider d'acquérir en urgence 10 hélicoptères *EC 725*, pour des missions de contre-terrorisme maritime (missions CTM), les opérations spéciales et des missions *Resco*. L'armée de l'air est prête à accueillir 2 de ces appareils, pour des missions *Resco* et de CTM.

L'armée de l'air pourrait disposer de 7 appareils de ce type en 2008, la flotte devant atteindre 16 appareils en 2015. Le prix unitaire des appareils est de 39,78 millions d'euros. Le calendrier de commandes et de livraison pourrait être le suivant, sachant que l'appareil livré en 1999 devra être mis au nouveau standard.

ÉCHEANCIER DES COMMANDES ET LIVRAISONS D'HELICOPTERES RESCO

	Situation en 2002	2003	2004	2005	2006	2007	Total fin 2008
Commandes	4	–	1	1	1	–	7
Livraisons	1	–	3	1	1	1	7

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I. — AUDITION DU GÉNÉRAL RICHARD WOLSZTYNSKI, CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE DE L'AIR

La commission de la défense nationale et des forces armées a entendu **le général Richard Wolsztynski**, chef d'état-major de l'armée de l'air, sur le projet de loi relatif à la programmation militaire pour les années 2003 à 2008 (n° 187) et sur **le projet de loi de finances pour 2003 (n° 230)**, au cours de sa réunion du mercredi 9 octobre 2002.

Le général Richard Wolsztynski a d'abord présenté les responsabilités du chef d'état-major de l'armée de l'air. Elles sont doubles. En tant que conseiller opérationnel air du chef d'état-major des armées, il est chargé de préparer les moyens que l'armée de l'air doit savoir mettre de façon instantanée à la disposition de celui-ci ; il lui revient aussi de préparer l'avenir. La maîtrise de cet équilibre, lequel doit prendre en compte l'évolution du contexte international depuis le 11 septembre 2001 et l'inscription dans le cadre européen de la défense de la France, implique un « grand écart » permanent.

S'agissant du projet de loi de programmation militaire, le besoin de l'armée de l'air est de disposer à la fin de la période 2003-2008 d'une capacité opérationnelle améliorée, grâce à une optimisation des conditions de travail et de vie du personnel, ainsi qu'à l'arrivée en fabrication du Rafale et, on peut l'espérer, de l'A 400M. Le projet de loi de programmation soumis au Parlement permet de satisfaire ce besoin. Les opérations militaires sont aujourd'hui encore plus qu'hier interarmées et multinationales. Dans ce contexte, ce qui caractérise avant toute chose l'arme aérienne, c'est sa réactivité. Dans une opération militaire moderne, elle est la première employée. C'est pourquoi l'armée de l'air doit être en mesure de fournir avec une forte réactivité des capacités cohérentes sur lesquelles peuvent s'appuyer les autres composantes de la défense.

En matière de renseignement, afin de garantir l'autonomie stratégique et de maîtriser l'emploi des forces, il est nécessaire de disposer de trois types d'équipements complémentaires, des satellites, des avions et des drones. En ce qui concerne les satellites, les orientations prises dans la loi de programmation s'inscrivent dans cette logique de complémentarité. L'armée de l'air, qui utilise et met en œuvre une partie de ces systèmes, n'est cependant pas en première ligne, l'état-major des armées étant responsable des systèmes spatiaux. S'agissant des avions, l'armée de l'air disposera à partir de 2006 de « pods » de reconnaissance de nouvelle génération qui seront installés sur les Mirage 2000, puis sur le Rafale en version F3, le total prévu pour 2009 étant de 15. La mise en service opérationnel de drones dits MALE (moyenne altitude longue endurance), en 2004 pour la version intermédiaire et 2009 pour la version définitive, permettra de compléter cette flotte de reconnaissance, dont la complémentarité doit permettre de raccourcir les boucles de décision.

Dans le domaine de la protection, la mise en œuvre du système sol air futur (FSAF) représentera un progrès considérable, qu'il s'agisse de protection du territoire ou de protection des troupes sur les théâtres d'opérations. Ce système apporte un potentiel d'évolution, notamment en matière de défense antimissile balistique, et une portée dont chacune des armées pourra tirer profit.

L'efficacité des opérations aériennes impose que leur préparation et leur conduite soient systématiquement centralisées entre les mêmes mains. C'est le cas notamment sur le théâtre afghan où les opérations sont dirigées à partir d'un centre unique de commandement basé en Arabie Saoudite. Ce principe de l'exécution décentralisée et du commandement centralisé guide la politique de modernisation suivie par l'armée de l'air en matière de moyens de commandement. Avec les fonctionnalités offertes par le système de commandement et de conduite des opérations aériennes (SCCOA), elle sera en mesure de mettre en réseau des moyens aéroportés et des systèmes fixes et mobiles plus ouverts vers l'international et plus réactifs, grâce notamment au système de transmission satellitaire SYRACUSE III. Ainsi, le centre de Lyon qui pourra accueillir des officiers étrangers permettra d'assurer le commandement et la conduite des opérations aériennes interalliées.

Dans le domaine de la projection de forces, il ressort de l'engagement en Afghanistan que toutes les composantes des armées ont besoin d'une capacité de transport aérien instantanée suffisante et souple d'emploi, ce qu'en aucun cas l'affrètement n'est en mesure d'apporter. La déflation des Transall qui commencera en 2005, ne sera que partiellement compensée par l'acquisition de deux Casa CN 235 et de deux Airbus A 330 ou A 340 d'occasion. Il est de fait que le déficit capacitaire de la France tend à s'accroître. Tout repose donc sur l'A 400 M. Plus la mise en service opérationnel de l'A 400 M tardera, plus le déficit se creusera. Le calendrier qui prévoyait une livraison en 2008 des trois premiers A 400 M est d'ores et déjà compromis. Les premières livraisons ne peuvent plus aujourd'hui être envisagées qu'en 2009, ce qui est particulièrement préoccupant. L'A 400 M est la bonne réponse au besoin qui a été exprimé ; il est donc essentiel que ce programme soit lancé au plus tôt.

En matière de projection, le programme d'hélicoptères Cougar Resco, que l'armée de l'air mettra à la disposition du commandement des forces spéciales et qui lui permettra de conduire la mission très importante de récupération des équipages en territoire hostile, est aujourd'hui consolidé. Ces hélicoptères apporteront plus de réactivité et de souplesse, une meilleure survivabilité, ainsi qu'une allonge accrue, une fois qu'ils seront dotés de la capacité de ravitaillement en vol.

S'agissant de la projection de feu, la capacité des armées françaises va gagner en cohérence, en puissance de frappe et en flexibilité d'emploi. L'avenir en la matière, c'est évidemment le Rafale, un appareil caractérisé par sa polyvalence, son fort potentiel d'évolution et son haut degré d'interopérabilité. Le programme Rafale est consolidé : deux commandes globales sont prévues sur la période (46 appareils en 2003, 48 appareils en 2006). 57 Rafale seront livrés entre 2004 et 2008, et les premier et deuxième escadrons seront opérationnels respectivement mi-2006 et début 2008. A plus court terme, la capacité au combat des avions de combats actuels va être améliorée, avec notamment l'installation sur Mirage 2000 D

de nouveaux armements à guidage de précision, les missiles Apache (100 à compter de 2002) et Scalp (450 à compter de 2003). L'utilisation opérationnelle de ces missiles de croisière permettra à la France de rentrer dans le cercle très restreint des nations capables d'employer ce type très particulier d'armement.

Ainsi, les capacités s'améliorent. L'évolution des équipements est équilibrée entre le court, le moyen et le long terme. Pour cela, l'effort de l'armée de l'air pour le financement des programmes Rafale et A 400 M s'élèvera en moyenne à 40 % du titre V sur la période de la prochaine loi de programmation, alors qu'il en représentait 17 % en 1996.

Les équipements ne valent que par la valeur des hommes qui les emploient. Il faut à ce titre saluer les efforts prévus en ce qui concerne l'entraînement des forces. L'armée de l'air, qui considère comme efficace le programme qualitatif et international d'entraînement qu'elle a élaboré, est satisfaite qu'il ait été repris sous forme d'indicateurs dans le texte du projet de loi de programmation, le premier à traiter de cette question. L'effort prévu lui permettra notamment d'accroître sa participation aux exercices interarmées et interalliés. Cet effort est d'ailleurs en conformité avec les premiers enseignements de l'engagement des armées françaises sur le théâtre afghan. La qualité et la régularité de l'entraînement que l'armée de l'air peut fournir à ses équipages conditionnent en effet la réussite de ce type de missions.

Un autre facteur déterminant est la disponibilité des appareils. La flotte aérienne militaire vieillit et ce vieillissement accroît les contraintes en matière de maintien en condition opérationnelle. S'est ajouté le constat d'une logistique dégradée, qu'il fallait rendre réactive et plus prédictive. La création il y a deux ans et demi de la structure interarmées de maintenance des matériels aéronautiques de la défense, la SIMMAD, s'inscrivait dans cette logique. Les résultats obtenus, en l'occurrence une remontée de 10 points du taux de disponibilité des appareils, sont encourageants et engagent l'armée de l'air à persévérer dans cette voie, en poursuivant notamment l'optimisation de ses concepts et la rationalisation de ses structures de maintenance. Les crédits prévus par le projet de loi de programmation militaire aideront à poursuivre la remontée engagée.

En matière d'infrastructures, la notion de « grand écart » est également applicable. Il s'agit pour l'armée de l'air de gérer à la fois son héritage, sa modernisation et son passage à la professionnalisation. Une forte priorité vient d'être donnée à l'infrastructure opérationnelle, notamment pour accueillir les nouveaux appareils et équipements. Les crédits alloués au maintien en état de l'infrastructure existante se trouvent limités au strict nécessaire. Il faudra corriger cette tendance au cours de la période 2009-2014.

Mais le grand écart concerne également les ressources humaines. L'armée de l'air conservera un recrutement de qualité en préservant l'attractivité de ses métiers et en développant une politique cohérente d'accompagnement des personnels, du recrutement à la reconversion. Le dispositif visant à consolider la professionnalisation a pour objectif d'attirer, de fidéliser le personnel, dans certaines spécialités en particulier, de valoriser le potentiel et les responsabilités de chacun et

en même temps de favoriser la mobilité des personnels. Dès 2003, l'armée de l'air pourra financer un dispositif de valorisation des primes d'engagement lui permettant de faire porter l'effort de recrutement sur les spécialités déficitaires.

La loi de programmation militaire est une loi de fabrication. Strictement respectée année après année, à la fois dans les budgets votés et dans l'engagement financier, cette loi permettra de rejoindre le modèle d'armée 2015. Il convient donc de veiller à ce que les plans de fabrication prévus soient respectés, en particulier en ce qui concerne les Rafale et les A 400 M.

Abordant le projet de budget pour 2003, le général Richard Wolsztynski a jugé que, à plus d'un titre, ce budget était un budget charnière. Premier budget de la période couverte par le projet de loi de programmation militaire 2003-2008, il est conforme à ce projet. L'inflexion ainsi faite était déjà perceptible dans les dispositions de la loi de finances rectificative votée dans le courant du mois de juillet. Celle-ci a non seulement ouvert des crédits au titre III pour combler les dépenses supplémentaires de rémunérations engendrées par les opérations extérieures et par les mesures de revalorisation de la condition militaire décidées après l'adoption de la loi de finances initiale, mais aussi des crédits au titre V en vue de renforcer l'amélioration de la disponibilité des aéronefs de l'armée de l'air, marquant là encore une rupture avec ce qui était devenu une pratique courante, le recours aux crédits du titre V pour combler les insuffisances du titre III.

Comme en témoigne l'augmentation générale de 10 % en crédits de paiement (titres III et V inclus) par rapport à la loi de finances initiale 2002, le projet de budget pour 2003 concernant l'armée de l'air vient conforter cette dynamique. Il lui permettra de progresser dans les trois domaines prioritaires fixés par le Gouvernement, la restauration de la disponibilité des matériels, la modernisation des équipements, la préparation de l'avenir et la consolidation de la professionnalisation.

S'agissant du titre III, les effectifs sont dans leur ensemble stabilisés et permettront d'atteindre le format retenu pour le modèle 2015, soit 70 000 personnels militaires et civils. Les crédits de rémunérations et charges sociales sont en augmentation de 3,4% ; ils représentent 78 % du titre III. Cette augmentation est en partie imposée par l'extension en année pleine du dispositif dit « Sapin » portant revalorisation du point d'indice et des mesures en faveur des bas salaires. Elle s'impose également en raison de la poursuite du plan de revalorisation de la condition militaire.

Le financement de ces mesures ne pénalise pas le fonctionnement courant, puisque celui-ci connaît une augmentation de 6,8 % des crédits, ce qui va notamment permettre de poursuivre les actions menées pour améliorer la qualité de l'entraînement des équipages et, en augmentant leur participation à des exercices interalliés et internationaux, développer leur interopérabilité. En ce qui concerne la réserve, le budget 2003 permettra de garantir une activité moyenne de 25 jours pour les personnels sous contrat.

Les orientations prises vont par ailleurs permettre à l'armée de l'air de poursuivre sa politique d'externalisation, ayant pour objectif de recentrer les

activités du personnel vers le cœur du métier militaire. L'ensemble des crédits prévus est déjà affecté à des contrats dont elle tire le meilleur bénéfice.

Les deux principaux volets du titre V sont la restauration de la disponibilité et la modernisation des équipements.

Le montant des crédits de paiement est en augmentation de plus de 16% par rapport à celui de 2002. Si cette augmentation est significative, la faiblesse relative des crédits de paiement attribués à l'armée de l'air en 2002 conduit à nuancer ce constat. Ainsi, elle est toujours dans l'attente du remboursement des crédits de paiement des deux Airbus gouvernementaux.

S'agissant de la disponibilité, 1 milliard d'euros d'autorisations de programme et 900 millions d'euros de crédits de paiement sont prévus en 2003 pour l'entretien programmé des matériels, ce qui permettra à l'armée de l'air de tendre vers l'objectif d'un taux de disponibilité de 75 %.

Le titre V permet la modernisation des équipements dans plusieurs domaines. S'agissant de frappe dans la profondeur, il faut mentionner les travaux d'adaptation du missile Scalp sur Mirage 2000 D, le développement des standards opérationnels F2 et F3 du Rafale. 41 missiles Apache et les 60 premiers missiles Scalp seront livrés ; 430 missiles MICA seront commandés. En matière de renseignement, l'armée de l'air mettra en œuvre l'année prochaine une version intérimaire du drone MALE. L'année 2003 verra par ailleurs la livraison de 3 avions cargos légers CASA 235, ceux-ci s'ajoutant aux 2 livrés cette année. En matière de planification et de conduite des opérations aériennes, un peu plus de 200 millions d'euros d'autorisations de programme et 130 millions d'euros de crédits de paiement seront consacrés au programme SCCOA. Enfin, huit nouvelles bases se verront équipées en moyens modernes de télécommunications, ce qui permettra de renforcer la cohérence opérationnelle globale du réseau des bases aériennes.

L'armée de l'air obtient avec ce budget les moyens d'honorer son contrat opérationnel et de poursuivre la modernisation de ses équipements. Il appartient maintenant à son chef d'état-major d'accompagner et de surveiller ce grand écart. Les autorisations de programme relatives à la commande globale de 46 Rafale, soit 2,27 milliards d'euros, devront être incluses dans le projet de loi de finances rectificative de fin d'année.

Le président Guy Teissier a demandé au chef d'état-major de l'armée de l'air son opinion sur le nouveau recrutement d'élèves-officiers directement à l'issue de l'université.

Le général Richard Wolsztynski a indiqué qu'il disposerait d'un premier bilan en fin d'année. Il s'agit d'une démarche positive, soutenue par l'armée de l'air, qui permet de diversifier les profils des officiers recrutés et qui est l'une des formes du renforcement du lien entre la Nation et son armée.

Évoquant le retard de l'A 400 M face au retrait progressif des Transall, **M. Jean-Louis Bernard, rapporteur pour avis des crédits de l'air**, a demandé si l'affrètement d'appareils auprès de sociétés civiles n'allait pas devenir

indispensable. Il a également demandé si l'armée de l'air n'allait pas devoir acquérir davantage d'avions de transport Casa CN235. Enfin, il a souhaité savoir quel serait l'avenir des drones et si le développement de ces engins n'allait pas changer la physionomie de l'armée de l'air et le rôle des pilotes.

Le général Richard Wolsztynski a répondu qu'il ne rejetait absolument pas l'affrètement qui représente un complément bienvenu dans le cadre d'un flux logistique disposant de délais de préavis raisonnables. Mais, lorsque les armées doivent se projeter dans l'urgence, l'affrètement n'est pas la solution adéquate. Si l'essentiel du flux logistique de la projection de l'armée de l'air au Kirghizistan a été effectué avec des appareils Antonov affrétés, les premiers éléments projetés l'ont été par des C17 de l'US Air Force.

L'A 400 M ayant pris du retard et les Transall devant être retirés du service progressivement, toutes les solutions seront envisagées en cas de crise grave dans les années à venir. L'achat de Casa CN235 supplémentaires portera le parc à 22, allégeant la charge des Transall. Mais aller au-delà de ce chiffre n'apparaît pas indispensable, dans la mesure où le Casa CN 235, qui rend d'appréciables services dans les missions de liaison outre-mer ou dans les limites de l'Union européenne, est un avion aux capacités de transport limitées. La vraie solution est l'A 400 M.

Les drones sont apparus avec la capacité de l'industrie de faire voler des appareils sans pilote, pour des missions opérationnelles qui présentaient trop de risques pour celui-ci. Si, dans un premier temps, certains ont cru à une remise en cause de l'exercice du métier des aviateurs par ces appareils, aujourd'hui les drones sont pleinement intégrés au triptyque du renseignement : les satellites, les avions et les drones sont complémentaires. Le satellite, très bien adapté à une veille stratégique, a en revanche une réactivité limitée, au contraire des avions et des drones. Les drones, sans doute moins réactifs que les avions pilotés, ont cependant une endurance de 20 heures, durée de vol que ni les avions ni leurs pilotes ne peuvent tenir. Il est difficile de réunir les imageries optique, infrarouge et radar sur un avion ou un drone, et un satellite fournit en général un seul type d'image. En revanche, il est possible d'ajuster les configurations respectives des drones et des avions afin de jouer sur leur complémentarité, la configuration d'un satellite étant, elle, déterminée lors de son lancement et ne pouvant plus être modifiée ensuite. En ce qui concerne les perspectives d'évolution des capacités des drones, les industriels proposent des projets d'appareils de plus en plus lourds et polyvalents ; mais ces propositions doivent être concrétisées et leur bilan coût/efficacité finement estimé.

Rappelant qu'une ligne budgétaire du projet de loi de finances pour 2003 était consacrée à un fonds de fidélisation des personnels, qui permettra d'octroyer des primes ou des conditions de travail plus favorables pour certains postes, **M. Pierre Lang** a demandé si un tel dispositif ne pourrait pas susciter des rivalités et des revendications catégorielles.

Le chef d'état-major de l'armée de l'air a indiqué qu'à la lumière de quelques exemples récents, ce risque était réel ; la solution retenue d'un fonds spécifique résulte d'un compromis qui entraîne inévitablement des traitements différents et des sentiments d'injustice. Cependant, des mesures actives de gestion

du personnel sont inévitables pour faire face aux besoins dans de meilleures conditions. Ainsi, les personnels acceptant de travailler à la SIMMAD se sont vu offrir de meilleures conditions de mobilité à l'issue de cette affectation. Ces solutions temporaires sont nécessaires pour le moment.

Soulignant la nette amélioration de la disponibilité des matériels depuis la création de la SIMMAD, **M. Gilbert Meyer** a demandé par quels moyens l'articulation de l'action de la SIMMAD et des industriels pouvait être améliorée et si un périmètre des prestations destinées à être externalisées avait été déterminé.

Le chef d'état-major de l'armée de l'air a répondu que l'armée de l'air comme la SIMMAD ne disposaient pas de moyens spécifiques pour contraindre les industriels. En revanche, un dialogue courtois, mais ferme, est constamment mené avec eux, notamment sur le respect des délais et la qualité des prestations. En ce qui concerne l'externalisation des prestations, aucun périmètre n'a été défini de manière précise. Le périmètre des missions à externaliser est en cours d'évaluation, le partenaire britannique constituant dans ce domaine un utile point de comparaison.

M. Jean-Claude Viollet a demandé si un escadron de drones allait bien être installé sur la base aérienne 709 de Cognac. Il a souhaité dans l'affirmative connaître le calendrier de cette installation et les moyens et missions de cette unité.

Le général Richard Wolsztynski a confirmé la prochaine venue d'un escadron de drones sur la base aérienne de Cognac. L'installation pourrait commencer à partir de l'été 2003 et l'unité devrait être pleinement opérationnelle environ un an plus tard. Le site de Cognac est particulièrement intéressant en raison de la présence simultanée d'avions et de drones, ainsi que par la proche présence de l'école de sous-officiers de Rochefort. Le savoir-faire acquis par la France en matière de drones est tel que les Pays-Bas ont souhaité mettre en œuvre une coopération dans ce domaine. Plusieurs officiers néerlandais sont attendus à Cognac.

M. René Galy-Dejean a demandé le sentiment du chef d'état-major de l'armée de l'air au sujet de la défense antimissile balistique. Il a également déploré la lacune capacitaire en matière de transport aérien du fait du retrait progressif des Transall et a fait valoir ses inquiétudes concernant l'entrée en service des premiers A 400 M.

Le général Richard Wolsztynski a répondu qu'en matière de défense antimissile, l'armée de l'air attendait l'arrivée du missile sol-air à moyenne portée (SAMP-T) qui devrait intégrer un minimum de capacité antimissile. En matière de protection antimissile, quelle que soit la qualité du système de tir, la veille est un préalable indispensable. Une approche européenne dans ce domaine est à approfondir. Il existe aussi d'autres moyens de détruire les missiles adverses, en utilisant notamment l'armée de l'air dans sa mission d'attaque au sol.

M. Yves Fromion a fait observer que les drones n'étaient pas seulement utilisables dans des missions de renseignement, mais pouvaient également remplir des missions d'appui tactique. Il a ensuite demandé où en était le projet de coopération entre les Etats-Unis et l'Europe sur un système de surveillance du ciel par un réseau d'appareils aériens.

Le général Richard Wolsztynski a indiqué que les événements du 11 septembre 2001 avaient remis au premier plan la nécessité d'un système de surveillance et de renseignement de qualité et que le bouillonnement d'idées était permanent. Se défendant de cantonner les drones dans des missions exclusives de renseignement, il a fait observer que, si le potentiel d'évolution de ces appareils était grand, les avions conservaient actuellement une nette supériorité pour les autres missions, notamment celles d'attaque tactique.

II. — EXAMEN DES CREDITS

La commission a ensuite examiné pour avis, sur le rapport de **M. Jean-Louis Bernard, les crédits de l'armée de l'air pour 2003**.

Après l'exposé du rapporteur, tout en félicitant celui-ci pour l'objectivité de son exposé, **M. Jean Michel** a indiqué que les membres du groupe socialiste s'abstiendraient lors du vote sur les crédits.

Conformément aux conclusions du rapporteur, la commission a émis un *avis favorable* à l'adoption des **crédits de l'armée de l'air pour 2003**.

*

Au cours de sa réunion du mercredi 16 octobre 2002, la commission a émis un *avis favorable* à l'adoption des **crédits de la défense pour 2003**, les membres du groupe socialiste s'abstenant.

N°260-06.- Avis de M. Jean-Louis Bernard sur le projet de loi de finances pour 2003
– Défense : Air