

AVIS

Loi de finances pour 2002

—
Première lecture

Air

Xavier PINTAT

Sénateur



Commission des Affaires étrangères

N° 90 - Tome VII
2001-2002

SOMMAIRE

Pages

INTRODUCTION.....	4
LES CREDITS DE L'ARMEE DE L'AIR POUR 2002 : UN TITRE III CORRECTEMENT DOTE, UN TITRE V INSUFFISANT.....	4
LES CREDITS DE FONCTIONNEMENT ONT ACCOMPAGNE LA PROFESSIONNALISATION DE L'ARMEE DE L'AIR DANS DES CONDITIONS GLOBALEMENT SATISFAISANTES.....	5
LES CREDITS D'EQUIPEMENT ENREGISTRENT UNE NOUVELLE REGRESSION..	6
UNE PROFESSIONNALISATION ACHEVEE.....	7
LA REDUCTION DES EFFECTIFS.....	7
LES RECRUTEMENTS RESULTANT DE LA PROFESSIONNALISATION.....	10
<i>Les MTA : une évolution de la durée des contrats d'engagement.....</i>	<i>10</i>
Recrutement.....	10
Formation.....	10
Affectation prioritaire.....	10
Rémunération de base.....	11
Perspective de carrière des MTA.....	11
Répartition des postes proposés aux MTA au 1 ^{er} septembre 2001.....	11
Prévisions quantitatives pour 2002.....	13
<i>Les volontaires.....</i>	<i>13</i>
Recrutement.....	13
Statut.....	13
LES DIFFICULTES INHERENTES A CES NOUVEAUX TYPES DE RECRUTEMENT ET LES MESURES ARRETEES POUR Y FAIRE FACE.....	14
LES CIVILS.....	15
Recrutement.....	15
Régimes d'emploi.....	15
UNE ARMEE BIEN ENTRAINEE, DES MATERIELS MIEUX ENTRETENUS.....	16
ENTRAINEMENT ET MAINTENANCE.....	16
<i>Les pilotes.....</i>	<i>16</i>
<i>Une dotation mieux adaptée aux fluctuations des prix des carburants opérationnels...17</i>	<i>17</i>
<i>Les crédits d'entretien des matériels.....</i>	<i>20</i>
UNE ARMEE AUX PERFORMANCES COMPARABLES A CELLES CONSTATEES CHEZ NOS PRINCIPAUX PARTENAIRES OCCIDENTAUX.....	20
LES EQUIPEMENTS DE L'ARMEE DE L'AIR.....	23
ETAT DES MATERIELS EN 2001.....	24
<i>La flotte de combat et de transport.....</i>	<i>24</i>
<i>La flotte des appareils spécialisés.....</i>	<i>24</i>
<i>Les armements.....</i>	<i>24</i>
LES GRANDS PROGRAMMES D'EQUIPEMENTS.....	25
<i>Le Rafale.....</i>	<i>25</i>

<i>L'A-400 M</i>	26
COMMANDEMENT, CONTROLE ET COMMUNICATIONS	28
<i>Le SCCOA</i>	28
<i>Le système de détection et de commandement aéroporté (SDCA)</i>	28
<i>Le recueil du renseignement</i>	29
Reconnaissance nouvelle génération.....	29
Drones.....	29
LES ARMEMENTS	29
<i>Apache antipiste</i>	29
<i>SCALP - EG</i>	29
<i>AASM (Armement Air-Sol Modulaire)</i>	30
<i>MICA</i>	30
<i>MIDE/BVRAAM</i>	30
<i>SAMP – T</i>	30
SIMMAD	31
CONCLUSION	32
EXAMEN EN COMMISSION	33

Mesdames, Messieurs,

L'Armée de l'Air a mené à bien son processus de professionnalisation entrepris en 1997, première année d'application de la loi de programmation militaire, dont le terme est 2002.

Sa gestion réaliste des prévisions d'effectifs sa réactivité face aux tensions ponctuelles qui peuvent affecter certains recrutements, sa tradition pérenne de promotion interne (près de 40 % de ses officiers proviennent du corps des sous-officiers), sont autant d'atouts que cette armée a su préserver ou valoriser.

Le projet de budget pour 2002 contient des mesures nouvelles qui devraient faciliter cette gestion des personnels, avec l'attribution, notamment, de primes différenciées en fonction de contraintes fortes pesant sur certains corps (sergents, personnels, contrôleurs de circulation).

Cependant, à ce budget de fonctionnement, bien utilisé, répond un budget d'équipement insuffisant, comme les années antérieures, au regard de l'impératif plus que jamais d'actualité de capacité de projection de nos forces.

A cet égard, la double exigence requise par la réalisation du « format 2015 » de l'armée de l'air, à savoir la disponibilité de 300 avions de combat de type Rafale, et de 50 avions modernes de transport, semble loin d'être accomplie.

Sur la réalisation de l'A-400 M, qui a été choisi au niveau européen comme l'Avion de Transport Futur, la France a satisfait ses engagements avec l'inscription des dotations financières requises dans le projet de loi de finances rectificative pour 2001.

Le sort du projet dépend maintenant des autres pays impliqués, dont l'Allemagne.

S'agissant de la réalisation du programme Rafale, l'objectif de l'armée de l'air porte sur une commande de 234 appareils, dont la mise en service opérationnel a été repoussée du fait des retards financiers cumulés antérieurement.

Ces incertitudes sont particulièrement regrettables dans un contexte international incertain.

les crédits de l'armée de l'air pour 2002 : un titre III correctement doté, un titre V INSUFFISANT

Les tableaux suivants récapitulent l'évolution des crédits de paiement (C.P.) de 2001 à 2002 pour l'ensemble du budget de la Défense et, au sein de celui-ci, pour l'armée de l'air (pour faciliter les comparaisons avec les crédits des années antérieures, les sommes sont présentées en euros et en francs).

On constate, à leur lecture, que l'armée de l'air disposera au total en 2002 de 5,14 milliards d'euros constants (base 2001) en CP, soit une légère régression (- 2,3 %) en euros constants au regard des crédits votés en 2001. En euros courants, ces chiffres se montent pour 2002 à 5,202 milliards.

Cette inflexion à la baisse est, cependant, inégalement répartie entre les C.P. affectés au **titre III**, d'un montant de **2,384 milliards d'euros** (constants base 2001) **pour 2002**, et ceux affectés au **titre V**, **2,756 milliards d'euros** (constants base 2001).

En euros courants, ces montants sont de 2,413 milliards pour le titre III et 2,789 pour le titre V.

Au sein des crédits affectés à l'ensemble du budget de la Défense pour 2002, les crédits consacrés à l'armée de l'air restent globalement stables (17,8 % en 2002 contre 18,3 % en 2001).

les crédits de fonctionnement ont accompagné la professionnalisation de l'armée de l'air dans des conditions globalement satisfaisantes

Le tableau suivant récapitule l'évolution du titre III depuis 1996 :

1. *Rémunérations et charges sociales*
2. *Fonctionnement de l'armée de l'air*
3. *Dépenses d'alimentation*
4. *Entretien programmé des matériels*
5. *Subventions de fonctionnement au Musée de l'Air.*

Si l'on se réfère à la ventilation des crédits de fonctionnement entre les principaux postes d'affectation, l'évolution depuis la LFI 2000 est la suivante :

EVOLUTION DES CREDITS DE FONCTIONNEMENT DE L'ARMEE DE L'AIR
(en M€)

	LFI 2000	LFI 2001	PLF 2002	
Rémunérations et charges sociales	1 871,1	1 864,2	1 869,9	0,31 %
Alimentation	56,5	48,3	50,8	5,18 %
Fonctionnement des bases et services (hors produits pétroliers) ¹	212,6 ²	217,4	241,1	10,90 %
Produits pétroliers :				
. avions	126,4	163,2	178,0	9,07 %
. autres	35,6	41,0	37,2	- 9,27 %
total	162,0	204,2	215,2	5,39 %
Entretien programmé des matériels (titre III)	84,4 ²	56,2 ³	31,7	- 43,59 %
Total	2 386,6	2 390,3	2 408,7	0,77 %

¹Hors subvention au Musée de l'Air

²Incluant un transfert de crédits d'EPM de 7,62 M€ et un transfert de crédits et de charges du titre V (confection de tenues) de 4,57 M€

³Compte tenu d'un transfert de 7,62 M€ sur le titre V

Les rémunérations et charges sociales (RCS), qui composaient 77,8 % du **titre III** en 2001, **en représentent 77,5 % en 2002** ; cette légère décroissance est la conséquence, sur le plan statistique, non d'une régression des RCS en valeur absolue, puisqu'ils progressent de 0,31 % (de 1,88642 milliard d'euros à 1,869), mais de l'augmentation de 11,04 millions d'euros des crédits affectés au financement des produits pétroliers, pour prendre en compte leur net renchérissement depuis le mois de septembre 2000.

les crédits d'équipement enregistrent une nouvelle régression

Alors que les crédits contenus dans le PLF pour 2002 constituent la dernière « pierre » de l'édifice bâti par la loi de programmation 1997-2002, et révisé à la baisse en 1998, on constate que cette construction reste inachevée.

L'évolution des crédits d'équipement de 2001 à 2002 est récapitulée dans le tableau suivant :

une professionnalisation achevée

La réduction des effectifs

De 1999 aux prévisions retenues pour 2002, les effectifs de l'armée de l'air auront décrû, tous corps confondus, d'environ 25 000 hommes. Cette évolution est décrite, par année et par grade, dans le tableau suivant :

	1999	2000	2001*	2002*	96/2002
Officiers	- 60	- 71	- 62	- 187	- 439
Sous-officiers	- 725	- 1 302	- 975	- 1 246	- 5 097
MDRE	+ 2 371	+ 2 104	+ 1 466	+ 2 191	+ 11 286
Appelés et volontaires	- 8 933	- 5 060	- 3 936	- 60	- 32 674 (1) + 1 942 (2)
Effectifs militaires	- 7 347	- 4329	- 3 507	+ 698	- 24 982

* Prévisions

(1) appelés (2) volontaires

Les mesures d'effectifs intervenues dans les budgets 1999, 2000, 2001, inscrites au projet de budget 2002 sont les suivantes :

Il a été mis fin au recours aux appelés, de façon anticipée, au cours de l'année 2001. Ainsi, les derniers d'entre eux auront quitté l'armée à la fin du mois de novembre 2001.

Entre 1996 et 2002, la professionnalisation de l'armée de l'air a entraîné la disparition de plus de 32 000 militaires du contingent et le remplacement d'une partie de ces appelés par des militaires techniciens de l'air (MTA)¹ dont le nombre (environ 11 500) s'ajoute aux 5 800 anciens militaires du rang.

Cette nette déflation des effectifs, qui conduira l'armée de l'air à compter en 2002, 69 667 hommes et femmes dans ses rangs, soit une progression de 1,5 % par rapport à 2001 (68 642), a fait passer le taux d'encadrement de ces effectifs de 57 % en 1996 à 70 % en 2002.

Cette évolution a été accompagnée par des incitations au départ des personnels par le biais d'attribution de pécules de départ, par celui des dispositions prévues par les articles 5 et 6 de la loi du 30 octobre 1975 garantissant aux officiers une pension de retraite calculée sur les émoluments du grade supérieur, ainsi que grâce à la loi dite «70-2», offrant aux militaires la possibilité d'obtenir un poste dans le secteur public civil.

L'évolution par grade et par année des pécules accordée aux officiers et sous-officiers, cette fois, selon les dispositions de la loi du 16 décembre 1996, pour un total de 31,95 millions d'euros en 2001, est décrite dans les tableaux suivants :

¹ Indépendamment de la création programmée de 1 825 droits de personnels civils et de 1 967 droits de volontaires.

Officiers

	COL		LCL		CDT		CNE		TOTAL	
	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001
Nbre de demandes accordées	3	6	11	12	4	2	22	15	41	35
De 3 à 4 ans	0	1	3	3	0	1	13	12	16	17
De 4 à 5 ans	1	0	0	0	0	0	0	2	1	2
De 5 à 6 ans	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
De 6 à 7 ans	0	2	0	1	0	0	2	1	2	4
De 7 à 8	0	1	1	2	0	0	1	0	2	3
De 8 à 9	1	0	0	1	1	0	0	0	2	1
De 9 à 10 ans	1	1	0	4	1	1	0	0	2	6
De 10 ans et +	0		1	1	1	0	0	0	2	1
TOTAL	3	6	5	12	3	2	16	15	27	35
Taux de satisfaction (en %)	100	100	45,45	100	75	100	72,72	100	65,85	100
Coût (M€)	0,30	0,46	0,33	0,89	0,28	0,11	0,56	0,44	1,47	1,90

Sous-officiers

	MAJ		ADC		ADJ		SGC		SGT		TOTAL	
	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001
Nombre de demandes	355	310	1 061	1 018	555	504	122	119	33	24	2 126	1 975
dont accordées												
de 3 à 4 ans	102	109	38	38	22	45	14	7	4	3	180	197
de 4 à 5 ans	9	2	44	41	41	37	15	8	2	1	111	79
de 5 à 6 ans	0	0	40	105	46	69	22	16	1	1	109	191
de 6 à 7 ans	0	0	117	157	48	38	12	4	1	3	178	202
de 7 à 8 ans	0	0	71	137	6	24	10	2	0	3	87	166
de 8 à 9 ans	0	0	1	11	1	0	0	0	1	1	3	12
de 9 à 10 ans	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	2	1
de 10 ans et plus	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
TOTAL	111	111	313	481	164	208	73	37	9	12	670	849
Taux de satisfaction (en %)	31,27	35,8	30,0	47,24	29,55	41,27	59,35	31,09	27,27	50	31,50	42,98
Coût (MF)	3,01	2,72	13,52	19,38	5,83	6,58	2,29	0,99	0,27	0,38	24,92	30,05

Récapitulatif

	Officiers		S/officiers		TOTAL	
	2000	2001	2000	2001	2000	2001
Nombre de demandes	41	35	2 126	1 975	2 167	2 010
dont accordées						
de 3 à 4 ans	16	17	180	197	196	214
de 4 à 5 ans	1	2	111	79	112	81
de 5 à 6 ans	0	1	109	191	109	192
de 6 à 7 ans	2	4	178	202	180	206
de 7 à 8 ans	2	3	87	166	89	169
de 8 à 9 ans	2	1	3	12	5	13
de 9 à 10 ans	2	6	2	1	4	7
de 10 ans et plus	2	1	0	1	2	2
TOTAL	27	35	670	849	697	884
Taux de satisfaction (en %)	65,85	100	31,50	43,1	32,16	43,98
Coût M€	1,47	1,90	24,92	30,05	26,39	31,95

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

	Officiers ⁽¹⁾	Sous-officiers ⁽¹⁾
Nombre de bénéficiaires des aides à la reconversion	113	962
Nombre de pécules accordés en 2001	35	849
Nombre de départs en 2000	400	2 180

⁽¹⁾ au 30.06.01

Le budget 2001 prévu aux chapitres 31-31 et 31-322 au titre des congés complémentaires de reconversion est de 0,65 M€

Quant aux dispositions de la loi 70-2, elles ont bénéficié, en 2001, à 10 officiers et à 95 sous-officiers ; le nombre de ces derniers a donc quasiment doublé de 2000 à 2001, et devrait rester le même en 2002.

Lois 70-2 (demandes agréées)

Années	Nombre des départs	
	Officiers	Sous-officiers
2000 ⁽¹⁾	10	49
2001 ⁽¹⁾	10	95

⁽¹⁾ Prévisions au 01/07/2001

Au total, l'armée de l'air comptera dans ses rangs, en 2002, 69 667 hommes et femmes, contre 68 642, soit une croissance des effectifs de 1,5 %.

² rémunérations principale, et indemnités et allocations diverses des personnels militaires.

Par ailleurs, la démarche novatrice d'externalisation de certaines tâches de soutien (entretien des locaux et des espaces verts, collecte des déchets, etc.) commencée en 2001, est poursuivie en 2002. L'armée de l'air y consacrerait 17,25 millions d'euros.

Les recrutements résultant de la professionnalisation

La politique de recrutement menée par l'armée de l'air vise à remplacer les appelés par, d'une part, des militaires techniciens de l'air, d'autre part, des volontaires. Le recrutement et la gestion de ces deux catégories de personnel posent des problèmes spécifiques.

Les MTA : une évolution de la durée des contrats d'engagement

Recrutement

Entre 1996 et 2002, la professionnalisation de l'armée de l'air a entraîné la disparition de plus de 32 000 militaires du contingent, et le remplacement d'une partie de ces appelés par des militaires techniciens de l'air (MTA) dont le nombre (environ 11 500) s'ajoute aux 3 500 anciens militaires du rang techniciens (MRT) existants.

Les personnels MTA n'ont pas vocation à accomplir une carrière professionnelle longue. L'entrée au sein de l'armée de l'air constitue une étape dans le monde du travail, souvent la première, qui doit leur permettre d'acquérir, de valoriser et d'améliorer des connaissances professionnelles qu'ils pourront mettre à profit dans le cadre d'une reconversion.

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

Le niveau de recrutement des MTA se situe de la classe de troisième au baccalauréat professionnel, et est volontairement différent de celui des élèves sous-officiers. Les MTA sont essentiellement issus du tissu local proche des bases aériennes de leur affectation future ; ils suivent une formation militaire, complétée par une formation pratique au sein de leur unité d'emploi.

Des adaptations au régime initial de contrat de quatre ans renouvelable une fois vont permettre d'ouvrir des perspectives de carrière plus large aux MTA les plus compétents.

Formation

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

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

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

- une période d'instruction théorique, dont la durée est variable selon les spécialités ;
- une période d'application et d'instruction pratique, de deux mois au sein de leur unité d'affectation.

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

Affectation prioritaire

Le recrutement est prioritairement tourné vers la ressource locale, issue du bassin d'emploi où sont implantées les bases aériennes. Si la spécialité du candidat MTA ne correspond pas à un besoin local, il peut lui être proposé un emploi sur une autre base aérienne, pour lequel le besoin existe. C'est au candidat que revient ensuite le choix.

Rémunération de base

La rémunération minimale nette (solde budgétaire + ICM taux logé) des MTA varie, selon les grades, de 7 000 francs à 8 600 francs environ. Ce montant ne tient pas compte des primes et indemnités liées notamment à l'activité et des avantages en nature (logement et alimentation).

Perspective de carrière des MTA

Evolution en cours

A partir de 2002, les MTA ayant accompli entre 4 et 7 ans de service pourront se présenter à une sélection appelée "sélection de niveau 1 (SN1)" dont les épreuves reposent sur leur expérience militaire et professionnelle. En cas de réussite, ils pourront accéder à l'échelle de solde n° 3 et souscrire des contrats les amenant à 11 ans de service, sous réserve, que leur manière de servir donne satisfaction. A partir de 2003, une deuxième sélection dite "de niveau 2 (SN2)" leur permettra, selon le même principe, d'obtenir le bénéfice de l'échelle de solde n° 4 et d'atteindre 15 ans voire 22 ans de service.

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

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

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

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

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

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

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

Mobilité

pendant la durée de leur(s) contrat(s), sauf nécessité de service ou situation particulière, les MTA ne font pas l'objet d'une mutation de leur base d'emploi.

Reconversion

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

Répartition des postes proposés aux MTA au 1^{er} septembre 2001

Depuis 1997, 9761 postes de MTA ont été créés. 35 % de ces postes sont affectés aux spécialités de fusillier-commando et de conducteur de chien.

Cette répartition est décrite dans le tableau suivant :

Spécialité	Répartition au 1er septembre 2001
Sécurité cabine	109
Mise en œuvre avion	226
Agent de télécommunication	355
Mécanicien armement	125
Electrotechnicien	187
Mécanicien véhicules	127
Conducteur routier	1 040
Mécanicien atelier	47
Pompier	1 178
Magasinier	604
Agent d'opérations	380
Standardis te	125
Fusilier commando	3 403
Conducteur de chien	636
Structures des aéronefs	4
Opérateur défense sol-air	173
Agent d'accueil	8
Entretien des installations	638
Agent bureautique	1 573
Agent de restauration	1 951
Auxiliaire sanitaire	197
Musicien	120
Sapeur du génie	703
TOTAL MTA	13 909

Prévisions quantitatives pour 2002

3 000 MTA devraient être recrutés en 2002.

Les volontaires

Recrutement

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

Dans ce cadre, **l'armée de l'air pourra accueillir jusqu'à 1 942 volontaires en 2002** dans ses structures, dont 324 au profit de la gendarmerie de l'air afin d'assurer le filtrage à l'entrée des bases aériennes.

Contrairement aux MTA, dont les emplois s'inscrivent dans un cursus de formation et de domaine d'activité définissant une progression des compétences professionnelles afin de leur donner une relative autonomie, **les emplois accessibles aux volontaires sont principalement axés sur des tâches d'exécution simples afin de leur permettre, après une formation militaire de courte durée, d'exercer leur métier et d'acquérir ainsi une première expérience professionnelle.**

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

Le principe général est de privilégier, pour les volontaires, le recrutement local. Néanmoins, afin de s'adapter aux possibilités réelles d'emploi, les candidats peuvent se porter volontaires pour d'autres bases aériennes de leur choix.

Statut

Le volontariat s'adresse aux hommes et aux femmes âgés de plus de dix-huit ans et de moins de vingt-six ans à la date de dépôt de la première demande.

Contrat

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

Formation

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

Spécialités

Les volontaires peuvent avoir accès aux spécialités suivantes :

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

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

Les difficultés inhérentes à ces nouveaux types de recrutement et les mesures arrêtées pour y faire face.

Les servitudes spécifiques au métier militaire creusent un écart entre les conditions d'emploi entre militaires et civils. Cette situation n'est pas nouvelle, mais pèse de façon croissante sur les recrutements, particulièrement ceux des sous-officiers et des MTA. **Ces tensions se traduisent par une baisse du taux de sélection**, avec une moyenne –insuffisante– de deux candidats pour chaque place offerte, **ainsi que par des difficultés accrues à « fidéliser » les personnels exerçant dans des filières soumises à une vive concurrence d'autres employeurs**, comme l'informatique ou les métiers de la restauration.

Pour y faire face, l'armée de l'air a entrepris des efforts croissants de promotion des carrières qu'elle propose. Par ailleurs, **elle a augmenté la durée des contrats pouvant être proposés, après sélection, à certains MTA** : offre d'un deuxième contrat de 4 ans, répondant aux 80 % de demandes de réengagement constatées au terme du premier contrat. La durée totale de la carrière pourra, comme on l'a déjà évoqué, être portée dans certains cas à 15, voire à 22 ans.

Il s'agit d'une inflexion importante dans la conception de l'emploi de ce personnel, qui devait initialement être limité à un court passage dans l'armée, correspondant à une première expérience professionnelle. Les difficultés de recrutements de qualité ont conduit à envisager la possibilité d'une véritable carrière au sein de l'armée pour les personnels les plus compétents.

S'agissant des **sous-officiers**, on a également constaté une décline des candidatures, qui se montaient à 6 000 pour 1 400 postes offerts en 1998, pour descendre à 2 800 en 2000 pour le même nombre d'offres ; la situation n'a guère évolué en 2001.

Aussi, le budget 2002 prévoit-il plusieurs mesures en faveur des personnels. Au-delà des mesures interministérielles de revalorisation des bas salaires et de la valeur du point destinées à l'ensemble de la fonction publique, diverses mesures plus spécifiques au ministère de la défense visent à améliorer leur situation.

Au sein de ces mesures spécifiques à la Défense, l'armée de l'air bénéficie de deux mesures de portée générale :

- **une réévaluation indiciaire en faveur des jeunes sergents**, comprise entre 2 à 8 points d'indice pour les sergents de 0 à 10 ans de services ; cette mesure est destinée à rendre plus attractif l'accès du premier grade de sous-officier ; pour l'armée de l'air, cela représente une mesure nouvelle de 4,39 millions d'euros ;

- **une augmentation du nombre de primes de qualification en faveur des sous-officiers diplômés** destinée à assurer une meilleure reconnaissance des hautes qualifications. 340 primes supplémentaires sont prévues pour un coût de 0,68 millions d'euros.

De surcroît, **une mesure spécifique à l'armée de l'air** est prévue ; elle vise à la **reconnaissance des plus hautes qualifications**, avec une augmentation de 12,5 à 17 % du taux de l'indemnité spéciale de sécurité aérienne, en faveur des officiers et sous-officiers titulaires de la qualification de maître-contrôleur. Cette mesure est d'un coût de 0,82 M€

les civils

Recrutement

La loi de programmation militaire prévoyait l'augmentation de 1825 emplois de personnel civil au profit de l'Armée de l'air ; ces personnels devaient donc passer de 4906 emplois en 1996 à 6731 emplois en 2002. Le personnel civil a vocation à occuper des postes dans les organismes de soutien et au sein de l'administration centrale. Aussi, parmi les domaines d'emplois qui leur sont offerts figurent, pour les fonctionnaires et assimilés, les secteurs suivants : finances, comptabilité, informatique, gestion des ressources humaines, droit et contentieux, formation, communication. Pour les ouvriers les branches d'accueil sont les suivantes : bâtiment, génie civil (infrastructure), laboratoire (service du commissariat), mécanique (ateliers de réparations), logistique (gestionnaire de stocks).

Régimes d'emploi

Le personnel civil de la défense recouvre plusieurs catégories :

1. Les fonctionnaires sont, comme dans l'ensemble de la fonction publique, recrutés par concours externes et internes.

2. Les ouvriers d'Etat : les ouvriers qualifiés sont recrutés avec un CAP ou un BEP. Ils peuvent bénéficier de promotions internes, qui s'effectuent par essai professionnel lorsqu'un poste devient vacant dans l'établissement où ils sont affectés.

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

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

La loi de programmation prévoyait de passer de 4906 emplois occupés par des personnels civils en 1996 à 6731 en 2002 ; mais, comme dans le reste du secteur de la Défense, on constate un déficit de recrutement d'environ 10 %.

3. Les contractuels : il convient de distinguer :

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

une armée bien entraînée, des matériels mieux entretenus

entraînement et maintenance

Les pilotes

Parmi les enseignements tirés de l'engagement militaire de la France au Kosovo figurait la nécessité de maintenir un niveau minimal d'activité des pilotes de combat de 180 heures par an. Ce niveau a été assuré en 2001 et devrait continuer à l'être en 2002.

Ce niveau est d'ailleurs celui prévalant depuis près d'une dizaine d'années :

**Evolution du nombre annuel d'heures de vol global
et du nombre d'heures par pilote depuis 1992**

Année	Activité annuelle	Activité par pilote de combat
1993	352 000	180
1994	342 000	180
1995	333 097	180
1996	304 241	172
1997	291 864	176
1998	308 700	180
1999	310 581	180
prévisions 2000	295 959	180
prévisions 2001	280 000	180
Prévisions 2002	300 000	180

Ces entraînements sont complétés par la participation à différents exercices à l'étranger, dont les principaux sont récapitulés dans le tableau suivant :

Une dotation mieux adaptée aux fluctuations des prix des carburants opérationnels

La nette augmentation de ces prix à l'automne 2000 avait alors suscité des difficultés pour l'armée de l'air, nécessitant un ajustement dans la LFR pour 2000, comme ce sera également le cas dans la loi de finances rectificative pour 2001. La dotation a évolué de la façon suivante depuis 1992.

**EVOLUTION DE LA DOTATION DESTINEE AUX CARBURANTS OPERATIONNELS
DEPUIS 1992**

***Evolution des prix**

	Dotation (M€)	Tarif prévisionnel (€/m ³)	Tarif moyen constaté (€/m ³) (1)
1992	177,60	221,0	207,7
1993	167,28	210,4	193,1
1994	167,28	210,4	158,7
1995	123,58	146,4	147,6
1996	117,51	135,7	180,5
1997	117,51	154,0	187,2
1998	137,74	182,9	141,8
1999	126,11	138,7	149,4
2000	126,40	149,4	297,3
2001	163,15	199,7	307,0 (2)
2002	178,00	237,4	

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

(2) Situation arrêtée au 31 août 2001.

En 2000, l'évolution défavorable des tarifs des carburants avait conduit à un prix moyen d'avitaillement supérieur au tarif de construction budgétaire. L'armée de l'air a obtenu l'ouverture de crédits complémentaires par les lois de finances rectificatives du 13 juillet et 30 décembre 2000 à hauteur de 71,65 M€

Pour 2001, durant les huit premiers mois de la gestion, le prix moyen est supérieur aux hypothèses retenues en construction budgétaire. Des crédits complémentaires ont donc été rendus indispensables, et ont été couverts par décret d'avances pour assurer l'activité aérienne prévue.

***Etat des stocks**

Pour les carburants aéronautiques, l'armée de l'air ne dispose pas de capacités de stockage qui lui soient propres. Elle s'adresse pour ses avitaillements :

- au service des essences des armées (SEA), qui entretient des dépôts d'essence air (DEA) sur les bases plates-formes ;

- aux compagnies pétrolières présentes sur les aérodromes civils, avec lesquelles le SEA, pour ce faire, passe des marchés. Les avions de la force aérienne de projection (FAP), qui effectuent quotidiennement des missions à l'étranger sur des terrains où le SEA n'est pas présent, ont impérativement besoin de pouvoir s'avitailleur auprès de ces compagnies pétrolières civiles ;

- le cas échéant aux armées étrangères.

Le SEA dispose, au profit de l'armée de l'air, de stocks réservés, de carburéacteur, se répartissant en :

- 150 000 m³ au titre du stock de crise ;

- 150 000 m³ au titre du stock de soutien aux opérations extérieures, commun aux trois armées et à la gendarmerie.

Les crédits d'entretien des matériels

EVOLUTION DES CREDITS D'ENTRETIEN PROGRAMME DES MATERIELS DU TITRE III DE 1996 A 2001

(en M€ courants)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Crédits budgétaires	223,08	144,63 (1)	135,56	95,81 (2)	84,4 (3)	56,18(4)
Insuffisance budgétaire	38,63	35,43	8,84	18,13	10,67	21,19 (5)

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

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

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

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

(5) prévisionnel

Les crédits d'EPM (entretien programmé des matériels) du titre V sont en croissance forte compensant largement la baisse des crédits EPM du titre III.

UNE ARMEE AUX PERFORMANCES COMPARABLES A CELLES CONSTATEES CHEZ NOS PRINCIPAUX PARTENAIRES OCCIDENTAUX

Contrairement à certains commentaires parfois émis, les performances de notre armée de l'air sont largement comparables à celles des armées membres de l'Union européenne ; les forces aériennes des Etats-Unis figurent également, à titre de comparaison, dans les deux tableaux suivants, portant sur les ratios entre les effectifs et les aéronefs, et sur le ratio entre les effectifs affectés respectivement aux armées de l'air et à l'ensemble des effectifs militaires.

**TABLEAU 1 DE COMPARAISON DES RATIOS EFFECTIFS / AERONEFS
POUR LA FRANCE ET LES PAYS OCCIDENTAUX**

Pays	France (3)	Allema gne	Royaume- Uni (4)	Pays- Bas	Espagne	Italie	Belgiqu e	Grèce	Autriche	Luxembour g (5)	Irlande	Suède	Finlande	Danemark	Portugal	USA (7)
Nombre d'avions de combat (1)(6)	355	438	347	138	175	314	72	328	33	/	7	138	57	68	70	1542
Nombre d'avions de transport (2)(6)	179	114	128	11	134	169	25	79	15	17	11	21	28	9	52	953
Nombre d'hélicoptères (6)	88	101	127	56	41	93	5	24	75	/	14			8	23	129
Nombre d'avions Ecoles (6)	291	76	307	13	201	144	70	86	35	/	/	80	82	28	23	1038
Total aéronefs	913	729	1054	218	551	720	172	517	158	/	/	240	167	113	168	3662
Effectifs	62 966	71 000	54 700	11 470	24 600	60 000	8 600	25 000	6 500	/	880	6 600	4 000	5 584	7 100	357 000
Ratio	68,9	97,4	60,17	52,6	44,65	83,3	50	48,36	41,14	/	27,5	27,5	23,95	49,42	42,26	97,48

- (1) **Avions de combat** : chasseurs et chasseurs - bombardiers ; avions de reconnaissance ; avions de guerre électronique ; ...
- (2) **Avions de transport** : avions de transport tactique (ex ; C160 ; C130) ; ravitaillement en vol ; patrouille maritime ou lutte contre les incendies si cette mission est réalisée par l'armée de l'air ; systèmes de détection et de contrôle aéroportés (AWACS) ; avions d'écoute électronique ; ...
- (3) **Effectifs** : effectifs militaires pour l'année 2001
- (4) Les effectifs militaires de la Royal Air Force (RAF) ne prennent pas en compte les effectifs « air » détachés au sein de la Defense Logistic Organization (DLO), organisme chargé de l'ensemble des tâches de soutien au profit des armées
- (5) Il s'agit de 17 avions de type AWACS immatriculés au Luxembourg mis en œuvre par l'OTAN

(6) Parc en ligne

(7) Armée de l'air américaine uniquement, ne comprend pas la garde nationale (Air national guard) et les réserves (Air force reserve command) qui comprennent des moyens personnels et des aéronefs

TABLEAU 2 DE COMPARAISON DU RATIO EFFECTIFS DES ARMEES DE L'AIR / VOLUME GLOBAL DES EFFECTIFS MILITAIRES POUR CHAQUE PAYS EUROPEEN ET LES ETATS-UNIS

Pays	France	Allemagne	Royaume-Uni	Pays-Bas	Espagne	Italie	Belgique	Grèce	Autriche	Luxembourg	Irlande	Suède	Finlande	Danemark	Portugal	USA
Effectifs militaires dans les armées	257 342 (1)	320 600	216 000	54 387	154 600 (1)	261 573 (1)	44 500	157 000	45 000	1 013	11 043	50 970	66 000	27 316	48 600	1 377 700
Effectifs militaires dans l'armée de l'air	62 966	71 000	54 700	11 470	24 600	60 000	8 600	25 000	6 500	/	880	6 600	4 000	5 584	7 100	357 000
Ratio (%)	24,4	22,15	25,32	21,09	15,9	22,93	19,33	15,92	14,44	/	7,97	12,95	6,06	20,44	14,61	25,9

(1) Dans un souci de cohérence avec les armées étrangères, les « effectifs militaires dans les armées » comprennent les effectifs de l'armée de l'air et de la marine (la gendarmerie nationale, la guardia civile espagnole et le corps des carabinieri italiens ne sont pas pris en compte).

les équipements de l'armée de l'air

Le titre V doit être évalué dans le cadre de la clôture de la loi de programmation 97 – 02. Le bilan financier, notamment pour les crédits de paiement, n'est pas vraiment positif comme on l'a vu antérieurement. Il semble devoir permettre, cependant, de maintenir globalement les objectifs capacitaires.

Pour 2002, les autorisations de programme s'élèvent à 3,4 milliards d'euros, en hausse de 8 % par rapport à 2001. Ce montant est conforme à celui prévu dans la loi de programmation militaire.

Les crédits de paiement, à 2,8 milliards d'euros (dont 122 millions d'euros reportés de 2001 à 2002), sont en très net retrait par rapport à l'annuité correspondante de la loi de programmation. Cette insuffisance de crédits de paiement du budget 2002 laisse d'ores et déjà entrevoir des difficultés de trésorerie qui apparaîtront à fin de 2002.

Ces crédits seront affectés, en priorité par l'armée de l'air, aux grands projets suivants :

- poursuite du développement du standard F2 (capacités de combat air/air et air/sol) du RAFALE, avec la prise en compte de l'abandon de la participation financière des industriels à ce développement à hauteur de 25 % ;

- commande des contre-mesures électroniques, de l'optronique de secteur frontal et des rechanges des douze avions, ainsi que des moteurs associés, qui doivent être commandés au titre du budget 2001,

- acquisition de 3 avions cargo légers CASA 235 qui s'ajouteront aux deux déjà commandés en 2001. Ces acquisitions visent à faire face à la perte de capacité de transport lié au décalage entre le retrait du service des TRANSALL de première génération à partir de 2005, et l'arrivée de l'A 400 M dont le premier exemplaire serait livré au plus tôt en 2007,

- augmentation des dotations consacrées à l'entretien programmé des matériels (995 millions d'euros d'autorisations de programme, soit + 22 %), afin d'améliorer le taux de disponibilité des aéronefs, de globaliser des contrats d'entretien pour en diminuer les coûts, et d'obtenir des industriels des engagements sur le respect des calendriers de livraison des pièces de rechange.

De plus, l'armée de l'air poursuivra ses efforts dans d'autres domaines :

- recueil du renseignement avec le développement d'une nacelle de reconnaissance de nouvelle génération, et d'un système intérimaire de drones Moyenne Altitude Longue Endurance (MALE), afin d'acquérir une première expérience dans leur emploi, avant de lancer le développement d'un tel système en coopération européenne,

- remise à niveau des munitions air-sol : reconsidération du niveau des stocks et acquisition des munitions à guidage de précision,

- développement du Système de Commandement et de Conduite des Opérations Aériennes (SCCOA) et installation de Moyens de Télécommunications des Bases Aériennes (MTBA) sur 6 sites en 2002.

L'armée de l'air est l'une des principales bénéficiaires de la mise en pratique depuis fin 1997 de la **politique de commandes globales inscrites dans la loi de programmation**. Six commandes relatives aux programmes AASM, MICA, SCALP, APACHE, MTBA et RAFALE ont ainsi été notifiées au cours de la période, auxquelles viendra probablement s'ajouter à la fin de l'année 2001 la commande de 50 A 400 M si les négociations en cours avec les huit pays parties prenantes au projet aboutissent dans les temps. Il faut relever, à cet égard, que la commande par l'Allemagne de 73 A-400 M a été confirmée lors du 78^{ème} sommet franco-allemand réuni à Nantes, les 23 et 24 novembre 2001. Les ressources en autorisations de programme, nécessaires au financement de la commande française de l'A 400 M, ont fait l'objet d'une ouverture de 3,049 milliards d'euros en LFR 2000, le complément à 7,012 milliards d'euros étant attendu au titre de la LFR 2001.

Si les commandes prévues pour la période de la loi de programmation pourront être globalement réalisées, il demeure que le présent projet de budget de l'armée de l'air pour 2002 est en retrait de 479 millions d'euros (soit 15 %) par rapport au montant inscrit dans la loi de programmation amendée par la revue de programme.

ETAT DES MATERIELS EN 2001.

La situation en 2001 des principaux matériels de l'armée de l'air fait apparaître :

La flotte de combat et de transport

- **une flotte de combat, constituée de 355 appareils, dont l'âge moyen est de 13,5 ans** compte tenu du calendrier de retrait et de livraisons. La mise en service des **MIRAGE 2000 D** s'est terminée avec la **livraison des 5 derniers appareils en 2001**,

- **une flotte de transport logistique composée de 2 DC 8 et de 3 AIRBUS A 310**,

- **une flotte de transport tactique composée de 14 HERCULES et 66 TRANSALL**. Pour ces derniers, la date de début des retraits de service est prévue en 2005. Si l'échéancier de livraison des A-400 M envisagé est respecté, il portera sur les quantités suivantes : 1 en 2007, 2 en 2008, 5 par an ultérieurement.

- **une flotte de 84 hélicoptères** destinée aux opérations de recherche et de sauvetage au combat (RESCO), aux mesures actives de sûreté aérienne (MASA), à la protection défense des points sensibles et au support opérationnel des forces (évacuations sanitaires et appui de la manœuvre tactique). La livraison d'un COUGAR RESCO en 1999 est un premier pas vers l'acquisition des capacités requises pour cette mission ; cet appareil sera transformé au standard MARK2+ en 2004.

La flotte des appareils spécialisés

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

. **14 C 135 FR ravitailleurs** dont le nombre, compte tenu de l'éloignement des théâtres d'action des avions de combat et des SDCA, devrait être accru pour atteindre le nouveau modèle issu des enseignements du Kosovo, soit 20 appareils.

Les armements

. une panoplie d'armements **sol-air** qui évolue pour prendre en compte la réduction du format des armées mais qui n'est pas, pour l'instant, conçue pour l'interception des missiles proliférants (missiles de croisière ou balistiques),

. la **livraison des premiers missiles de croisière anti-piste APACHE** dont la mise en service opérationnel sera effectuée en 2002.

Ainsi, l'évaluation de l'état des matériels de l'armée de l'air en 2001 fait apparaître, d'une part, la poursuite de l'effort entrepris de modernisation de la flotte de combat, et d'autre part, certaines insuffisances dans divers domaines de soutien au combat.

LES GRANDS PROGRAMMES D'EQUIPEMENTS.

Le modèle d'armée 2015 prévoit, pour l'armée de l'air, **300 avions de combat modernes du type RAFALE** et **50 avions modernes de transport**.

Or, dans l'état actuel des commandes, ce sont au mieux 150 RAFALE et 38 A 400 M qui pourront être en ligne.

De plus, le projet de loi de programmation militaire pour la période 2003 – 2008 prévoit de repousser à 2006 la constitution du premier escadron opérationnel équipé du RAFALE, et la livraison de 3 A 400 M à la fin de la période.

Le Rafale

Le prochain standard F3 du RAFALE est caractérisé par un système d'armes très complet et une **aptitude multirôles : dissuasion, défense aérienne, attaque au sol, attaque à la mer, reconnaissance**. Il répond donc aux besoins exprimés par l'armée de l'air, et devrait remplacer une grande partie des avions en service actuellement.

Les différentes versions du Rafale préservent un équipement de base commun, avec un logiciel opérationnel unique. Les capacités d'emport envisagées incluent différents types de missile (ASMP - A, SCALP - EG, MICA, MAGIC 2, les armes antiradar, l'antinavire), les bombes de la famille AASM, un canon de bord de 30 mm et la future nacelle de reconnaissance (RECO - NG). Ces armements permettront de couvrir l'ensemble du spectre des missions confiées à l'armée de l'air.

Le haut niveau d'intégration du système d'armes, associé à la «liaison 16»³ et à une interface homme-système très novatrice ont pour objectif de procurer à l'équipage du RAFALE un instrument de prise en compte de l'environnement de combat complet et synthétique.

La maîtrise de situation qui en découle conduit à une meilleure efficacité et à une vulnérabilité moindre.

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

Il faut souligner que le système d'armes possède un potentiel de croissance très supérieur aux systèmes de la génération précédente. La normalisation OTAN appliquée aux principaux constituants (architecture, avionique, interfaces des armements, communications) favorisera l'adaptation du système aux évolutions d'emploi dans le respect des contraintes d'interopérabilité.

L'armée de l'air attend la livraison de 139 Rafale biplaces et 95 monoplaces, dont les premiers seront mis en service opérationnel au standard F2 en 2006. Un troisième appareil sera livré en 2002.

Au titre du développement, de l'industrialisation et des fabrications, 4342 millions d'euros courants ont déjà été consommés pour le développement, et 2294 millions d'euros pour la production.

Le projet de budget 2002 prévoit, pour le développement, 417 millions d'euros d'autorisations de programme et 273 millions d'euros de crédits de paiement, alors que pour la production sont inscrits 387 millions d'euros d'autorisations de programme et 429 millions d'euros de crédits de paiement.

Les actions de promotion à l'exportation du RAFALE sont soutenues par l'Etat, notamment grâce à la création de «comités air», structures de rencontre entre les états-majors des armées de l'air et à de nombreuses missions de l'armée de l'air et de la DGA.

En réponse à l'intérêt marqué par certains pays, les industriels français ont bâti un **projet RAFALE «Mark II», destiné à améliorer les performances de l'avion et de son système d'armes**. Ce projet comprend le développement d'un radar à antenne active, d'un moteur à poussée augmentée, de

³ Liaison air/air ou air/sol permettant la transmission automatique des situations aériennes ou tactiques.

réservoirs de carburant plaqués au fuselage, et de la capacité d'armement guidé laser. Pour leur part, les industriels constructeurs du Rafale (essentiellement Dassault) ont mis un terme à leur participation au développement, qui se montait à 25 % à compter du standard F2. Celui-ci est donc totalement supporté par l'Etat, induisant un surcoût pour l'armée de l'air de 3 milliards de francs (449 millions d'euros), armée qui participe donc indirectement au financement de l'opération Mark II. **Cette version Mark II du RAFALE est maintenant systématiquement proposée à l'exportation.**

Le programme JSF lancé récemment par l'administration américaine, qui porte sur 6 000 exemplaires, dont les premiers arriveraient sur le marché vers 2008, pourrait être un concurrent très sérieux du Rafale à l'exportation.

Un autre concurrent reste l'Eurofighter, développé par quatre pays européens (Allemagne, Grande-Bretagne, Italie et Espagne).

L'A-400 M

En juillet 2000, 8 pays (France, Grande Bretagne, Allemagne, Italie, Belgique, Espagne, Turquie, Luxembourg) ont manifesté leur ferme intention d'acquérir conjointement le futur avion de transport militaire AIRBUS A 400M. Cet avion est donc l'aboutissement des réflexions européennes antérieures sur la nécessité de se doter d'un ATF (avion de transport futur).

En janvier 2001, le Portugal confirmait officiellement son retour dans le programme.

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

Ce MoU est complété par des documents engageant les nations avec l'OCCAR (Organisme Conjoint de Coopération en matière d'Armement) :

- une déclaration du conseil de surveillance de l'OCCAR décidant de l'intégration du programme à l'OCCAR et la création du conseil de programme à 8 nations,
- une décision du conseil de programme à 8 nations définissant la gestion du programme.

La signature du contrat de commande et des documents liant les pays à l'OCCAR devait initialement avoir lieu le 16 novembre 2001, mais a été repoussée à une date ultérieure.

Rappelons que les discussions sont en cours avec **l'Allemagne qui a confirmé son engagement à commander 73 de ces avions lors du sommet franco-allemand de Nantes, les 23 et 24 novembre 2001.** Le sommet franco-italien réuni à Périgueux le 27 novembre 2001, a également permis, tant au Président de la République qu'au Premier ministre, de souligner la nécessité d'une décision rapide du Gouvernement italien sur ce sujet, sans cependant obtenir d'engagement sur ce point.

Pour la France, le devis du programme est de 7012 millions d'euros courants, y compris une provision pour les hausses économiques. Il est établi dans l'hypothèse d'une commande ferme d'au moins 180 avions par l'ensemble des nations.

L'approbation du document de lancement de la réalisation a permis de libérer 3049 millions d'euros d'autorisations de programme mises en place par la LFR en fin d'année 2000. Conformément aux décisions de la réunion interministérielle tenue le 19 septembre 2000 sous l'autorité du Premier Ministre, la totalité des autorisations de programmes nécessaires à la notification du contrat devra être libérée avant sa signature, soit 3 613 millions d'euros pour 2001.

Au titre du développement, 23,63 millions d'euros ont déjà été consommés et le projet de budget 2002 prévoit 99 millions d'euros de crédits de paiement.

Le projet de calendrier de livraison des avions prévoit la mise à disposition de 3 avions à la fin de la période de la prochaine loi de programmation (2003-2008), puis cinq avions par an jusqu'à 2017.

Cette lente montée en puissance de la flotte A 400 M est à rapprocher de la déflation rapide des C 160 TRANSALL de première génération dont les premiers exemplaires seront retirés du service à partir de 2005.

Afin de pallier et limiter au plus tôt le déficit capacitaire envisagé à l'horizon 2005, l'adaptation de la flotte de transport a été lancée.

Le report d'une partie des missions de transport tactique effectuées par la flotte des C 160 en métropole et en Europe vers la flotte CN 235 permettrait de préserver son potentiel pour les opérations. C'est pourquoi l'armée de l'air commandera deux CN 235 avant fin 2001, et trois exemplaires en 2002 pour une livraison des trois premiers avions dès 2002.

En fonction des ressources, une autre tranche de cinq appareils pourrait être envisagée à l'horizon 2005.

Le schéma suivant permet de visualiser l'impact du retrait progressif des C 160, et l'amélioration apportée pour la projection de nos forces par l'arrivée progressive des A 400 M.

Compte tenu de l'accroissement des missions de transport logistique, il a été nécessaire d'acquérir un troisième A 310 qui est en service depuis février 2001. De plus, l'absence d'une version cargo pour les A 310 en service actuellement, conjuguée au retrait du service des DC 8-72 à l'horizon 2010 rendent nécessaire l'acquisition à moyen terme d'appareils de transport logistique à très long rayon d'action. L'objectif de l'armée de l'air est d'acquérir 2 avions MRTT (MultiRôle Tanker Transport) d'ici 2008, première tranche d'un total de six appareils à atteindre avant 2015 pour rejoindre le format.

commandement, contrôle et communications

Le SCCOA.

Le programme majeur SCCOA (Système de Commandement et de Conduite des Opérations Aériennes) est destiné à doter l'armée de l'air d'une capacité de gestion globale des systèmes d'armes dans la troisième dimension (aéronefs et systèmes sol-air). Répondant au concept de «globalité des opérations aériennes» le SCCOA a pour objectif de réduire la boucle temporelle d'Observation – Orientation – Décision – Action (OODA) dont la maîtrise est un préalable à l'acquisition de la supériorité dans la conduite de la bataille aérienne, quelle soit offensive ou défensive.

Pour remplir sa mission, le SCCOA rassemble les moyens nécessaires aux quatre fonctions essentielles de la conduite des opérations aériennes :

- la détection (tous les radars et systèmes d'identification),
- les télécommunications sol-air-sol entre les aéronefs et les centres de contrôle,
- la surveillance et le contrôle (les logiciels et les matériels qui y participent),
- les systèmes informatiques d'aide au commandement et la conduite des opérations (exploitation des informations en temps réel dans les centres d'opérations).

Les systèmes d'informations du SCCOA sont ou seront interopérables avec ceux de l'état-major des armées, de la direction du renseignement militaire, de la marine nationale, de l'armée de terre, de l'OTAN et les systèmes de la navigation aérienne civile.

Ce programme a été lancé en 1993, et devrait se poursuivre jusqu'en 2010. Il est scindé en trois étapes qui se recouvrent, chacune étant organisée en cinq capacités opérationnelles (détection, télécommunications, surveillance - contrôle, centres, aide au commandement, conduite des opérations). Chacune des étapes comprend des études, des évolutions ou des achats de matériels, des réalisations de logiciels et la réalisation de centres d'opérations et de commandement.

Un Centre de Commandement et de Conduite Mobile (C3M) sera livré en 2005. Il permettra à la France d'honorer ses engagements européens en assurant le rôle de «Nation cadre» pour une action sur un théâtre d'opérations extérieures.

Le coût total de ce programme (développement, fabrication et infrastructure) essentiel est de 2329 millions d'euros répartis en 794 millions d'euros pour sa première étape, 337 millions d'euros pour la seconde et 1200 millions d'euros pour la troisième étape.

Au total, pour le budget 2002, ce programme devrait représenter 159 millions d'euros d'autorisations de programme et 94 millions d'euros de crédits de paiement.

Le système de détection et de commandement aéroporté (SDCA)

Afin d'adapter le SDCA aux menaces nouvelles, de préserver sa nécessaire interopérabilité avec les systèmes des autres pays alliés (OTAN, RAF, USAF) et de pallier l'ancienneté de sa conception et les insuffisances du système actuel dans divers domaines (détection, identification, transmission...), l'armée de l'air a prévu d'améliorer ce système par l'adjonction de différents équipements dès 1993. Par ailleurs, le SDCA utilise principalement les services de la circulation aérienne générale, il doit rapidement subir un certain nombre de modifications afin d'être compatible avec les nouvelles règles de circulation aérienne dictées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

En 2002, l'armée de l'air y consacrera 145 millions d'euros d'autorisations de programme 32 millions d'euros de crédits de paiement.

Le recueil du renseignement

Reconnaissance nouvelle génération

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

- acquisition de 7 nacelles PRESTO adaptées au MIRAGE F1 CR qui seront livrés en 2002,
- réalisation d'un «pod de Reco NG». Ce programme Reco NG dotera l'armée de l'air d'une capacité de reconnaissance image de jour et de nuit à distance de sécurité et avec transmission des données en temps réel, à l'échéance 2006. Il est prévu d'acquérir 15 nacelles de ce type entre 2006 et 2009, pour un montant maximal de 237 millions d'euros.

En 2002, l'armée de l'air consacrera 17 millions d'euros de crédits de paiement pour la reconnaissance.

Drones

L'intérêt des drones a été particulièrement mis en évidence à l'occasion de la guerre du golfe, des opérations dans les Balkans et récemment en Afghanistan.

En 1995, afin de confirmer et approfondir rapidement le besoin opérationnel, la France a acquis le système HUNTER de construction israélienne comprenant quatre vecteurs et deux stations sol. A l'issue d'une expérimentation interarmées, ce système a été confié, à l'été 2000, à l'armée de l'air par le chef d'état-major des armées dans le cadre de la mise en œuvre du schéma directeur des drones pour l'armée de l'air en attendant l'arrivée du système intérimaire de drone MALE (SIDM), puis celle du système MALE futur à l'horizon 2009.

A l'issue d'un appel d'offre international, le système proposé par EADS a été retenu et commandé en août 2001.

SIDM permettra de disposer d'une capacité de surveillance et de reconnaissance tout temps à grande distance (24 heures à 1000 km). La charge utile comprendra des capteurs électro-optique, infrarouge et radar à ouverture synthétique ainsi qu'un illuminateur laser. Les données recueillies seront retransmises par satellite à deux stations sol dont l'une sera installée au niveau du centre de commandement des opérations aériennes de théâtre.

Pour 2002, l'armée de l'air y consacrera 3 millions d'euros d'autorisations de programme et 23 millions d'euros de crédits de paiement.

LES ARMEMENTS

Les menaces constituées par les conflits nouveaux sont très différentes de celles de la guerre froide. L'action par tout temps, à distance de sécurité, et le tir de précision, capacités essentielles à détenir comme le soulignent les enseignements tirés du Kosovo, conduisent l'armée de l'air à reconsidérer sa panoplie de munitions dans les domaines air-air et air-sol et à privilégier l'acquisition de munitions air-sol de précision.

Apache antipiste

Armement tactique du MIRAGE 2000 D, ce missile a pour mission la neutralisation à distance de sécurité (150 km) de bases aériennes par l'interdiction des pistes et des aires bétonnées au moyen de sous-munitions à charge classique. Ce missile entrera en service en 2002.

Le coût total du programme est de 664 millions d'euros (développement 397 millions d'euros, production 267 millions d'euros) pour 100 missiles. Le budget 2002 y consacrera 10 millions d'euros d'autorisations de programme et 46 millions d'euros de crédits de paiement.

29 missiles devraient être livrés en 2001 et 43 en 2002.

SCALP - EG

Dérivé de l'Apache, le SCALP/Emploi Général est un missile de croisière air-sol largué à distance de sécurité (400 km) des systèmes de défense hostiles protégeant les objectifs d'infrastructure

militaire logistiques, économiques moyennement durcis. Il emporte une charge de 400 kilogrammes et armera les MIRAGE 2000 D puis les RAFALE air et marine.

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

Le coût total du programme est de 774 millions d'euros. En 2002, l'armée de l'air y consacra 41 millions d'euros d'autorisations de programme et 74 millions d'euros de crédits de paiement.

Ce missile de croisière est développé en coopération avec la Grande Bretagne (STORM SHADOW) et sera exporté vers les Emirats Arabes Unis (BLACK SHAHEEN), l'Italie et la Grèce.

AASM (Armement Air-Sol Modulaire)

Le programme AASM commun à l'armée de l'air et à la marine est une famille d'armements air-sol modulaires de faible coût unitaire, de portée intermédiaire (15 à 50 km) et adaptables au plus grand nombre d'avions.

Son architecture comprendra un kit de guidage, un kit d'accroissement de portée et une charge militaire.

Une première commande globale a été notifiée en 2000 (496 air et 284 marine) sur des objectifs de 2000 exemplaires air et 1000 exemplaires marine. Les premières livraisons sont attendues en 2005 pour la version la moins précise et en 2007 pour la version métrique.

Le coût total du programme est de 409 millions d'euros. En 2002, l'armée de l'air y consacra 3 millions d'euros d'autorisations de programme et 24 millions d'euros de crédits de paiement.

MICA

Le MICA (Missile d'Interception de Combat et d'Autodéfense) constituera l'armement principal du RAFALE et du MIRAGE 2000 – 5 dans leurs missions de défense aérienne ainsi que l'armement d'autodéfense du RAFALE dans ses missions air-sol.

Équipé d'un autodirecteur interchangeable électromagnétique ou infra rouge, il confère aux systèmes d'armes multicibles du RAFALE et du MIRAGE 2000–5 la capacité «tire et oublie». Il remplacera à la fois le S 530 D et le MAGIC–2.

Le nombre total d'exemplaires prévus est de 1070 dont 125, en version électromagnétique, auront déjà été livrés à la fin de 2001.

Le coût total de ce programme est de 1679,38 millions d'euros. En 2002, l'armée de l'air prévoit d'y consacrer 16,77 millions d'euros d'autorisations de programme et 53,36 millions d'euros de crédits de paiement.

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

MIDE/BVRAAM

Au titre de la préparation de l'avenir, la France s'est engagée à partir de cette année, au côté de partenaires européens, dans le développement d'un Missile d'Interception à Domaine Elargi (MIDE). Ce missile propulsé par statoréacteur, entrera en service à l'horizon 2012.

SAMP – T

L'armée de l'air assure la défense de ses bases aériennes et de ses points sensibles grâce à des missiles à courte portée (CROTALE) ou très courte portée (MISTRAL). Pour élargir le domaine couvert par ces équipements, l'armée de l'air disposera, à partir de 2010, avec le SAMP–T (Sol-Air Moyenne Portée Terrestre) d'un système de défense à moyenne portée contre les menaces classiques (avions, missiles, drones) et pouvant posséder une capacité de défense élargie contre les missiles balistiques de portée intermédiaire. Capable d'atteindre une altitude de 20000 m, le SAMP–T aura une portée de 45 km contre un avion de combat et de 80 km contre un gros porteur. Il aura une bonne capacité multicibles (10 cibles simultanées) et un faible temps de réaction (8 secondes maximum).

Développé en commun avec l'armée de terre, le SAMP–T fait partie de la famille FSAF (Famille Sol-Air Futurs) qui comprend également les besoins de la marine nationale (équipement du Charles de Gaulle).

Une commande globale d'équipements à long cycle de fabrication sera notifiée en 2002, en anticipation de la commande de 300 missiles et 6 systèmes que l'armée de l'air réalisera en 2006.

Le coût total du programme est estimé à près de 4 milliards d'euros. En 2002, l'armée de l'air prévoit d'y consacrer 265 millions d'euros d'autorisations de programme et 45 millions d'euros de crédits de paiement.

SIMMAD

Le 16 juillet 1999, le Ministre de la Défense a décidé de créer la Structure Intégrée du Maintien en condition opérationnelle des Matériels Aéronautiques du Ministère de la Défense (SIMMAD).

La SIMMAD, installée sur le site de Brétigny, regroupe dans une structure interarmées et DGA, les fonctions qui participent au Maintien en Condition Opérationnelle (MCO) de tous les aéronefs (avions et hélicoptères) et qui étaient jusqu'ici dispersés au sein des trois armées, de la gendarmerie et de la DGA. Ce regroupement sous une autorité unique doit permettre d'améliorer la disponibilité de ces aéronefs par une réactivité accrue dans l'exécution des activités de MCO (réparations, achats de pièces de rechanges, gestion des stocks) et de maîtriser les coûts.

En septembre 2002, le domaine effectif de compétence de la SIMMAD sera étendu aux armements, aux munitions et aux artifices aéronautiques. Puis, à partir du 1^{er} janvier 2003, elle aura l'entière responsabilité de passer les marchés d'acquisition des prestations et de matériels de maintien en condition opérationnelle.

Dans l'immédiat, la SIMMAD s'attache à restaurer la disponibilité des avions et des hélicoptères du Ministère de la Défense en traitant les urgences logistiques et en rattrapant progressivement les retards de contractualisation. Un des objectifs fixés est notamment de rétablir, pour les flottes d'aéronefs, une disponibilité moyenne de 75 % pour janvier 2003.

En 2002, l'armée de l'air consacrera au MCO, au travers de la SIMMAD, 920 millions d'euros d'autorisations de programme en augmentation de 16 % et 713 millions d'euros de crédits de paiement.

conclusion

Votre commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées avait émis un avis défavorable en 2000 et 2001 à l'adoption d'un projet de budget qui ne permettait pas de répondre aux engagements pris par la loi de programmation 1997-2002, même revus à la baisse en 1998.

Ce dernier projet de budget pour 2002, correspondant à la dernière annuité de la programmation ne compense pas les contradictions répétées subies en matière de crédits d'équipements au cours des dernières années. Il rend plus qu'aléatoire la possibilité d'une jonction souple avec la première annuité de la prochaine loi de programmation 2003-2008, qui sera, pour l'armée de l'air en particulier, particulièrement exigeante : entrée en phase de fabrication des principaux programmes (Rafale et A 400 M). A terme, c'est la réalisation même du modèle d'armée 2015, à l'échéance prévue, qui pourrait se trouver remise en cause.

examen en commission

La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a examiné le présent avis au cours de sa réunion du 14 novembre 2001.

A la suite de l'exposé du rapporteur pour avis, un débat s'est alors instauré entre les commissaires.

M. André Boyer a exprimé son inquiétude sur la position du gouvernement italien en faveur de l'A 400 M.

Mme Maryse Bergé-Lavigne a relayé cette inquiétude à propos de la position de l'Allemagne.

M. Philippe de Gaulle a interrogé le rapporteur pour avis sur l'état de livraison des Mirage 2000-5.

M. Michel Caldaguès a fait valoir que, même si l'Airbus A 400 M était réalisé, ce qui lui semblait improbable, il ne serait livré au mieux qu'à trois exemplaires en 2007 ; il s'est donc interrogé sur la nature des décisions à prendre pour relayer d'ici là les Transall qui arrivent au terme de leur utilisation.

Le président Xavier de Villepin a évoqué également les nombreuses incertitudes pesant sur la réalisation future de l'A 400 M, tenant notamment aux tergiversations des gouvernements italien et allemand. Il a interrogé le rapporteur pour avis sur la nature des différents standards du Rafale, selon qu'ils sont destinés à l'armée de l'air de notre pays ou à l'exportation, ainsi que sur le pays producteur des drones Hunter. Il a également souhaité savoir si la France songeait à s'équiper, à l'avenir, de drones dotés d'armements, sur le modèle de ceux actuellement utilisés par les Etats-Unis. Puis il a évoqué le prochain lancement, par les Etats-Unis, de la construction de l'avion de combat Joint Strike Fighter (JSF) dont il est envisagé de produire 6.000 exemplaires, dont la moitié serait destinée à l'exportation, et a émis la crainte que cet avion ne supplante, sur le marché mondial, tant le Rafale que l'Eurofighter et compromette, à terme, la capacité industrielle européenne dans ce secteur.

En réponse, M. Xavier Pintat, rapporteur pour avis, a apporté les précisions suivantes :

- des incertitudes pèsent effectivement sur les décisions finales des pays européens engagés dans le projet A 400 M, mais les décisions sur ce projet seront, en tout état de cause, connues d'ici la fin de l'année en cours ;

- s'agissant du Mirage 2000-5, 37 exemplaires en ont été livrés à l'armée de l'air, et il avait été effectivement envisagé d'en livrer 14 autres, mais cette perspective n'a pas été reprise dans le projet de loi de programmation militaire 2003-2008 ;

- les différents standards du Rafale sont les F1, dévolus au combat air-air, les F2 qui peuvent également accomplir des missions air-sol, et les F3, qui seront destinés à l'emport de l'arme nucléaire. Les Rafale destinés à l'exportation sont d'un autre type, car plus puissants, ce qui implique que leurs moteurs et leurs carlingues soient reconfigurés ; de ce fait, ils sont également plus coûteux pour leurs acheteurs potentiels ;

- s'agissant des drones Hunter, ils sont produits par Israël ; quant aux futurs drones MALE, ils seront affectés à l'observation, mais ne seront pas dotés d'armements.

*

* *

Au cours de sa séance du 22 novembre, la commission a examiné l'ensemble des crédits du ministère de la défense.

M. Xavier de Villepin, président, a rappelé que le projet de budget de la défense pour 2002 prend en compte, au titre III et de façon positive, les exigences de la professionnalisation. Il prévoit à cet effet un abondement substantiel des crédits liés à la condition militaire, ainsi qu'à l'entraînement des forces. Cependant, a-t-il déploré, le projet n'apporte aucune marge de manœuvre pour tout ce qui relève des crédits d'équipement.

La condition militaire, et notamment les mesures catégorielles en faveur des sous-officiers, sont un des aspects positifs des crédits du titre III. Ils permettent également d'améliorer les normes d'entraînement des trois armées, qui constituaient un sujet de préoccupation depuis plusieurs années.

Le titre V, en revanche, n'est plus à la hauteur des besoins. Si l'on excepte le nucléaire, judicieusement préservé et renforcé, ce titre, pour ce qui est des forces classiques, s'inscrit dans la logique des diverses encoches qui ont affecté plusieurs annuités de l'actuelle programmation. Il rend par ailleurs irréaliste la transition avec le niveau de la première annuité telle que définie dans le projet de loi de programmation 2003-2008.

Enfin, le niveau des crédits de paiement du projet 2002 n'est guère compatible avec l'état des engagements réalisés depuis 1998 qui auraient justifié, au contraire, a souligné M. Xavier de Villepin, président, d'écarter l'octroi d'une marge de gestion accrue pour les armées. Les autorisations de programmes, pour leur part, n'augmentent pas de façon suffisante. Pour l'armée de terre, notamment, certaines commandes ne pourront être passées au moment prévu, entraînant de nouveaux retards.

Concluant une programmation 1997-2002 qui aura, au fil des encoches et des annulations, manqué de l'équivalent budgétaire d'une annuité, ce projet de budget de la défense pour 2002, a estimé M. Xavier de Villepin, président, est d'autant plus critiquable -en dépit des efforts importants consentis sur le titre III- qu'il intervient à un moment où la situation internationale requiert une disponibilité accrue de nos forces dont on sait qu'elles seront, à moyen terme, confrontées à des lacunes capacitaires importantes comme, notamment, le transport aérien ou les hélicoptères de transport de troupe.

Autant de raisons qui, a conclu M. Xavier de Villepin, président, le conduisaient à émettre un avis défavorable à l'adoption de ces crédits.

M. Jean-Pierre Masseret n'a pas contesté les préoccupations exprimées dans le constat formulé par M. Xavier de Villepin, président. Il a toutefois estimé, d'une part, qu'une appréciation rigoureuse des crédits devait tenir compte des conséquences de la décision de professionnaliser nos forces et que, d'autre part, l'actuelle loi de programmation militaire avait -après certes une revue de programmes- à peu près atteint ses objectifs, ce qui ne s'était pas produit souvent dans le passé.

Pour M. Jean-Pierre Masseret, c'est la décision, qu'il a jugée improvisée, de professionnaliser les forces qui affectait aujourd'hui les crédits d'équipement. Chacun savait le surcoût que ne manquerait pas d'entraîner cette réforme qui a quand même été menée à bien. Dans un cadre budgétaire global nécessairement contraint, l'incidence de la professionnalisation ne pouvait que peser sur le titre V.

Cela étant, a poursuivi M. Jean-Pierre Masseret, ce constat ne devait pas empêcher d'identifier les difficultés capacitaires qui pouvaient affecter le rôle de nos forces dans le monde ou dans le cadre d'une défense européenne que la France, à son avis, était bien seule à vouloir réellement promouvoir.

Prenant ainsi en compte que les objectifs majeurs de la programmation avaient été atteints en dépit du coût de la professionnalisation et rendant hommage aux personnels des forces armées, M. Jean-Pierre Masseret a indiqué que le groupe socialiste voterait les crédits de défense pour 2002.

M. Michel Caldaguès s'est élevé contre une forme de chantage moral selon lequel un rejet des crédits de défense porterait atteinte au moral des armées. C'était bien plutôt, selon lui, si le Parlement se montrait aveugle et négligent dans ses analyses que ce moral pouvait être légitimement atteint. Pour M. Michel Caldaguès, un mauvais budget légitimait un vote négatif.

M. Michel Caldaguès s'est déclaré inquiet de ce que la loi de programmation militaire, en s'assignant un modèle d'armée, au demeurant cohérent, à l'horizon 2015, avait sacrifié le moyen terme, renvoyant à plus tard les exigences capacitaires indispensables à bref délai. Ainsi, à l'horizon 2008, ce constat capacitaire lui apparaissait consternant et directement lié, notamment, au non-respect de l'engagement, inclus dans la loi de programmation militaire, de crédits d'équipement constants, alors même que la plus grande partie de la période couverte par la loi avait coïncidé avec une relative embellie budgétaire. M. Michel Caldaguès a estimé que nos forces se trouvaient cruellement démunies dans de trop nombreux domaines : risque de non-permanence de notre composante nucléaire navale, de défaut de permanence dans le transport stratégique -dont la capacité future dépendait d'une décision allemande- enfin non-permanence du groupe aéronaval. Que restait-il sinon une situation dramatique, du fait du non-respect d'une loi de programmation pourtant votée par la représentation nationale ?

Enfin, M. Michel Caldaguès a contesté le raisonnement tendant à faire porter à la professionnalisation la responsabilité de la situation. Elle était la seule réussite de cette programmation et ce n'est pas elle qui avait conduit à l'état actuel des crédits d'équipement.

M. Michel Caldaguès a alors indiqué qu'il se joindrait à l'avis défavorable proposé par M. Xavier de Villepin, président.

M. Jean-Yves Autexier a relevé l'effort consenti sur l'espace, la communication, le renseignement ainsi que la réaffirmation d'une dissuasion indépendante. Il a cependant souligné les conséquences négatives de la décision, prise, at-il estimé, dans l'improvisation, de mettre un terme au service national. On recueillait à présent, a-t-il poursuivi, les fruits amers de la programmation. Celle-ci avait eu deux objectifs : la professionnalisation tout d'abord, qui dans un contexte de diminution de la croissance ne pouvait que peser sur les crédits d'équipement. Ensuite, la configuration de nos forces en vue de leur projection pour des opérations extérieures : or, celles-ci ne relevaient pas toujours de l'intérêt national et s'avéraient par ailleurs excessivement coûteuses. Relevant cependant que malgré une marge de manœuvre réduite les objectifs essentiels avaient été préservés, M. Jean-Yves Autexier a indiqué que le groupe communiste républicain et citoyen s'abstiendrait sur les crédits de la défense pour 2002.

M. Jean-Guy Branger a rappelé qu'il y a plus de vingt ans, les crédits de défense correspondaient à 3,5 % du PIB. A l'époque, chacun estimait qu'un taux de 4 % était nécessaire pour le bon fonctionnement et un équipement adapté des forces armées. Aujourd'hui la part de la défense dans le PIB était ramenée à moins de 2 % . Cela illustre, a estimé M. Jean-Guy Branger, un manque de volonté politique et il relevait de la responsabilité de la représentation nationale d'expliquer à l'opinion les conséquences très négatives de cette insuffisance.

La commission a alors émis un avis défavorable à l'adoption des crédits de défense figurant dans le projet de loi de finances pour 2002.