

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1970.

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense
et des Forces armées (1), sur le projet de loi de finances
pour 1971, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

TOME V

DEFENSE NATIONALE

Section Air.

Par M. Pierre-Christian TAITTINGER,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. André Monteil, président ; Raymond Boin, Jean Périquier, Pierre de Chevigny, vice-présidents ; Jean de Lachomette, Georges Repiquet, le général Antoine Béthouart, secrétaires ; Edmond Barrachin, Maurice Bayrou, Jean Bène, Charles Bosson, Serge Boucheny, Marcel Boulangé, Louis Brives, Roger Carcassonne, Maurice Carrier, Léon Chambaretaud, Jacques Duclos, Baptiste Dufeu, Pierre Giraud, Robert Gravier, Raymond Guyot, Louis Jung, Michel Kauffmann, Emmanuel Lartigue, Guy de La Vasselais, Jean Lecanuet, Jean Legaret, Marcel Lemaire, Jean Lhospied, Ladislav du Luart, Louis Martin, Michel Maurice-Bokanowski, Gaston Monnerville, Roger Morève, André Morice, Léon Motais de Narbonne, Dominique Pado, Henri Parisot, Vincent Rotinat, Abel Sempé, Edouard Soldani, Pierre-Christian Taittinger, Jacques Vassor, Michel Yver.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 1376 et annexes, 1395 (tomes I à III et annexes 42, 43 et 44), 1398 (tome IV) et in-8° 308.

Sénat : 53 et 54 (tomes I, II et III, annexes 36 et 37) (1970-1971).

Mesdames, Messieurs,

Le projet de budget de la section « Air » du budget militaire soumis à notre examen correspond à la première année d'application de la troisième loi de programme relative aux équipements militaires, pour la période 1971-1975. Ce budget s'inscrit exactement dans le cadre de la loi de programme votée par le Sénat le 5 novembre 1970. Il s'efforce de répondre à l'impérieuse nécessité qui commande à notre pays de préserver sa capacité militaire, pour garantir la paix et le respect de ses libertés.

Avant d'aborder l'analyse du projet de budget de l'Armée de l'Air, il paraît intéressant de rappeler les missions qui lui sont confiées, et de préciser les moyens théoriques dont elle devrait disposer, en les comparant avec ses moyens réels, tels qu'ils résultent de l'exécution de la deuxième loi de programme militaire.

Dans le cadre général de la Défense, l'Armée de l'Air a des responsabilités spécifiques.

Elle doit préserver l'intégrité de l'espace aérien national, qui recouvre notre territoire.

Elle doit aussi être prête à intervenir rapidement à l'extérieur de nos frontières. Enfin, elle assume la charge de nos Forces nucléaires stratégiques garantes de la sécurité du pays.

Dans l'action, que lui fixe la Stratégie nationale, l'Armée de l'Air doit :

— mettre en œuvre les éléments de la F. N. S. (Mirage IV, S. S. B. S.) ;

— mettre en œuvre une défense aérienne capable d'évaluer la menace, d'assurer la protection du territoire national et une sûreté suffisante à la F. N. S., ainsi qu'aux autres Forces armées, afin de préserver la liberté de leur emploi ;

— être à même d'agir au-delà de nos frontières contre tout assaillant possible ;

— contribuer enfin à la protection de nos intérêts nationaux outre-mer, et intervenir dans de très courts délais, avec des avions de transport adaptés, et des avions de combat, au point précis où leur action est nécessaire.

Pour remplir ces missions, la deuxième loi de programme (1965-1970) fixait à l'Armée de l'Air les objectifs suivants :

— achèvement du premier système d'armes stratégiques : 62 Mirage IV, 50 S. S. B. S. ;

— revalorisation de l'environnement électronique de la F.N.S. ;

— modernisation des Forces de manœuvre (120 Mirage III ECAT), arrivée en 1970, d'un avion à hautes performances ;

— mise en service de missiles de défense sol-air et de missiles offensifs sol-sol ;

— rénovation d'une partie des unités de transport aérien militaire : 50 Transall.

Etait souligné, également, le besoin d'avions de transport à long rayon d'action et de forte capacité pour la mise en place et le soutien de nos forces d'intervention.

L'exécution de la deuxième loi de programme ne s'est pas révélée satisfaisante.

Les hausses de prix intervenues, les retards subis par certains programmes, plusieurs abandons décidés pour des motifs techniques expliquent cette situation mais ne justifient pas l'écart important relevé entre la prévision et l'exécution.

L'avion à haute performance, dont l'Armée de l'Air a besoin, espéré pour la fin de l'année 1970, n'apparaîtra qu'après 1975.

La série de Mirage III a été réduite de 25 exemplaires.

Enfin, le retrait progressif des appareils arrivant à limite de fonctionnement se traduira par une diminution du nombre des escadrons de combat.

Le programme ECAT a été annulé et remplacé par le Jaguar franco-britannique, qui arrivera en unité avec deux ans de retard.

Les missiles sol-air et sol-sol ont été annulés, et non remplacés. La production du Transall a subi un glissement, ce qui entraînera un déficit, fin 1970, de 15 avions sur 50.

Le Gouvernement a renoncé à l'achat d'avions de transport lourd à long rayon d'action, permettant d'intervenir, sans escale intermédiaire, dans tous les pays avec lesquels nous sommes liés par des accords de défense.

Les ressources allouées au programme d'automatisation de la Défense aérienne (STRIDA) ont dû être réduites de 30 %. La réalisation de ce programme sera achevée en 1975, c'est-à-dire avec cinq ans de retard.

En résumé, il est possible d'affirmer, sans tenir compte des programmes annulés (avion à décollage vertical et missiles), que la deuxième loi de programme militaire dans sa partie réservée à l'Armée de l'Air n'aura été exécutée que dans la limite de deux tiers, par rapport aux prévisions.

Le tableau suivant résume parfaitement l'évolution des moyens mis à sa disposition au cours du deuxième plan et sa situation en 1970 :

DESIGNATION	AU 1 ^{er} JANVIER 1960.	AU 1 ^{er} JANVIER 1965.	AU 1 ^{er} JANVIER 1971.
Effectifs	138.000	114.000	104.000
Appareils	3.900	2.900	2.160
Dont avions de combat.....	650	522	435

Le troisième Plan militaire.

L'adoption de la loi de programme relative aux équipements militaires, qui comporte, pour les cinq années prochaines, l'ensemble des autorisations de programme destinées à faire face aux besoins des Forces armées en équipements, en matériels et en infrastructures diverses, a fixé ainsi pour chacune de nos armes des objectifs.

FORCES AÉRIENNES STRATÉGIQUES

Pour l'Armée de l'Air, la poursuite du développement des forces nucléaires imposera :

- le maintien au-delà de 1976 de la Force stratégique pilotée, Mirage IV et bombes nucléaires ;
- la mise en service de deux unités de 9 missiles sol-sol balistiques stratégiques.

Les autorisations de programme correspondantes seront utilisées ainsi :

— missiles balistiques et environnement : mise au point, réalisation et entretien des missiles des premières générations, études et travaux en vue du développement futur des systèmes ;

— moyens aériens de transport et de lancement, et leur environnement ; maintien en service des avions Mirage IV et des ravitailleurs C 135, entretien de l'infrastructure.

FORCES AÉRIENNES DE COMBAT

Le Plan d'équipement 1971-1975 sera caractérisé par :

— la mise en service des matériels en cours de développement ;
— les études en vue de la réalisation d'un nouvel avion de combat.

L'objectif serait de maintenir à un niveau significatif le nombre des escadrons de combat. Il est certain qu'au-dessous d'un nombre minimum d'avions de combat indispensables, les missions demandées à l'Armée de l'Air ne pourraient plus être exécutées dans des conditions acceptables.

A. — Défense aérienne.

Il a été décidé de remplacer les matériels retirés du service au cours du Plan, par des Mirages F 1 (1), dotés d'un armement moderne ; le nombre total d'avions de ce type commandés avant la fin du Plan sera de l'ordre de 100.

Trois prototypes ont été construits :

— le premier (02) a effectué son premier vol le 20 mars 1969 ;

— le deuxième (03) a effectué son premier vol le 17 septembre 1969 ;

— le troisième (04) a effectué son premier vol le 17 juin 1970.

La mise au point de l'avion et de son système d'arme se déroule de façon satisfaisante.

Les premières livraisons des matériels de série sont prévues au cours du 2^e semestre 1972.

(1) Voir en annexe la fiche technique du Mirage F 1 et du Jaguar.

B. — *Forces tactiques.*

Les Mirage III E commandés au titre de la deuxième loi de programme, seront livrés, au début du troisième Plan.

D'autre part, l'Armée de l'Air recevra l'avion de combat et d'appui tactique Jaguar (1). Le nombre total d'avions commandés de ce type, avant la fin du Plan, sera de l'ordre de 200.

Ces appareils seront rendus capables pour une partie d'entre eux de l'emport de l'arme nucléaire tactique.

Sur les 8 prototypes commandés, 7 ont volé, et le huitième effectuera son premier vol au début de 1971.

Les vols d'essais ont été principalement consacrés à la mise au point aérodynamique, à l'examen des qualités de vol, aux problèmes du moteur, aux études de performances et de centrage.

Les essais de la cellule sont pratiquement terminés.

Les clauses techniques définitives de série sont établies pour les versions E, A, S et B (E : Ecole, A : Attaque, S et B : versions britanniques).

Une commande pour l'Armée de l'Air française de 25 avions E, et 25 avions A a été notifiée fin 1968. Une commande pour la Royal Air Force, de 15 avions S et 15 avions B a été notifiée fin 1969. Une nouvelle commande est prévue fin 1970, 50 avions pour l'Armée de l'Air, et 50 avions pour la Royal Air Force.

Les livraisons doivent s'effectuer au rythme suivant :

2 en 1971, 31 en 1972, 33 en 1973, 33 en 1974, 33 en 1975, soit un total de 132 à la fin de l'application de la 3^e loi-programme.

C. — *Transport.*

Sur les 50 appareils de transport Transall, commandés au titre du II^e Plan, trente-cinq seront livrés avant le 1^{er} janvier 1971. Les dernières livraisons s'achèveraient au début du deuxième semestre 1972.

D. — *Entraînement - liaison.*

Un avion-école, pour l'entraînement des pilotes de combat, sera commandé. Au cours du Plan, seront également commandés des hélicoptères légers et des avions bimoteurs (école - liaison - B.E.L.).

(1) Voir en annexe la fiche technique du Mirage F1 et du Jaguar.

E. — *Équipement électronique.*

L'effort d'équipement en matériel électronique a dû être maintenu pour éviter d'aggraver le retard déjà enregistré au cours du II^e Plan et assurer la cohérence des moyens de combat de la F. N. S., et de leur environnement, condition essentielle de la crédibilité du système.

Cet équipement concerne les centres de traitement des informations de défense aérienne (STRIDA), les systèmes de détection et de contrôle (Radars Palmier, Arès, Satrape), les réseaux de liaisons automatisés (réseau Air 70).

F. — *Infrastructures.*

Le programme d'infrastructure permettra d'achever certaines installations destinées à la mise en œuvre des forces stratégiques et des forces de défense aérienne, d'entamer la réalisation de la nouvelle base-école de Rochefort et de poursuivre les travaux d'entretien des installations existantes.

G. — *Études.*

La préparation de l'avenir entraînera diverses orientations, en particulier la réalisation de matériels aéronautiques futurs.

Elles intéressent des programmes de fabrication lancés (Transall, Jaguar, F 1). Elles concernent également des programmes expérimentaux, tels que l'avion à géométrie variable monomoteur, l'avion à géométrie variable bimoteur, Mirage G 4, le moteur M 53, pour avions militaires pouvant atteindre mach 2,5, le moteur Larzac pour avion-école.

Le futur avion de combat, espéré pour la fin de la présente décennie représente 30 millions de crédits en autorisations de programme, et 4 millions en crédits de paiement.

H. — *Le missile Air - Sol AS 37 (Martel).*

La commande de la deuxième tranche de missiles A.S. a été notifiée fin 1969, réalisant la totalité des besoins des gouvernements français et britannique. Les premières livraisons sont prévues au début de l'année 1971.

Examinons maintenant le projet de budget 1971, et l'importance des moyens qu'il contient pour permettre à l'Armée de l'Air d'atteindre ses objectifs.

Le projet de budget 1971 est caractérisé par plusieurs constatations :

— les dépenses de fonctionnement resteront limitées afin de consacrer une partie importante des crédits aux investissements en matériels ;

— leur croissance sera freinée par la réduction des effectifs ;

— un effort sera entrepris pour améliorer les conditions de vie des personnels ;

— les dépenses de personnel et de matériel sont liées à l'évolution déterminée par le VI^e Plan, et à ses conséquences sur l'industrie d'armement.

Avant d'analyser les différents chapitres de ce budget, il est nécessaire de le situer d'abord dans le budget total des Armées, et d'autre part, de le comparer au budget 1970.

Présentation du budget Air.

Le projet de budget des Armées pour 1971 prévoit l'attribution des crédits suivants à l'Armée de l'Air :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En millions de francs.)	
Titre III.....	450	2.900
Titre V.....	4.469	3.375
Totaux	4.919	6.275

Le projet de budget 1971 des Armées a été arrêté au total de 28,873 milliards de francs, alors que le budget 1970 s'élevait à 27,188 milliards de francs. L'augmentation est donc de 6,19 %.

Cette augmentation reste inférieure à l'augmentation des charges de l'Etat (+ 8,35 %) où les dépenses civiles progressent de + 8,82 %. L'évolution de la place du budget de la Défense nationale, dans le cadre du budget général, se résume ainsi :

DESIGNATION	1968	1969	1970	1971
Pourcentage du budget des Armées :				
Par rapport au budget général.....	20	17,9	17,6	16,4
Par rapport au produit national brut.	3,98	3,58	3,99	

La part de la section Air dans le budget des Armées est la suivante :

Dans ce budget, assorti de l'ouverture de 15.989 millions de francs d'autorisations de programme (+ 13,8 % sur 1970), la part globale de l'Air s'élève à 6.275 millions de francs, en augmentation de 234 millions de francs par rapport à 1970 (+ 3,9 %).

	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS DE PAIEMENT		
	Armées.	Air.	Pourcentage Air.	Armées.	Air.	Pourcentage Air.
Titre III	1.574	450	28,9	15.351	2.900	18,08
Titre V	15.989	4.469	28	13.521	3.375	24
Total ...	17.563	4.919	28,3	28.872	6.275	21,7

Ainsi, en 1971, l'Armée de l'Air dépensera 17,2 millions de francs par jour.

Evolution par rapport au budget 1970.

L'évolution du budget par rapport à 1970 est donnée dans le tableau suivant :

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME				CREDITS DE PAIEMENT			
	Loi de finances 1970.	1971	Différence.		Loi de finances 1970.	1971	Différence.	
			Millions de francs.	En pourcentage.			Millions de francs.	En pourcentage.
Titre III	404	450	45,5	+ 11,1	2.631	2.900	+ 269	+ 10,2
Titre V	3.970	4.469	+ 490,5	+ 12,3	3.410	3.375	— 35	— 1
Total ..	4.383	4.919	+ 536	+ 11,2	6.041	6.275	+ 234	+ 3,9

Le budget de la section Air s'inscrit dans le plafond de 28,873 milliards de francs retenu par la Défense nationale en 1971, budget légèrement inférieur à la première tranche de crédits de l'enveloppe financière du III^e Plan militaire 1971-1973.

La répartition des crédits entre les dépenses de fonctionnement (titre III) et les dépenses d'équipement (titre V) reste en faveur des secondes : l'Armée de l'Air occupe à l'intérieur du budget de la Défense nationale une position privilégiée en raison de l'importance de ses dépenses d'investissements.

A. — Analyse du titre III du budget Air 1971.

L'évolution des crédits de paiement du titre III Air, au cours des dernières années, apparaît dans le tableau suivant :

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
Crédits de paiement, Air.	2.174	2.273	2.370	2.485	2.497	2.630	2.900
Variation Air (en pourcentages)	+ 1,5	+ 4,5	+ 4,2	+ 4,8	+ 0,4	+ 5,3	+ 10,2
Variation Armées (en pourcentages)	- 3,3	+ 3,1	+ 5,3	+ 5,9	+ 9,6	+ 9,4	+ 8,8

Il convient de préciser que le budget de 1971 a été établi compte tenu des mesures récentes décidées par le Gouvernement :

- mise en œuvre du service militaire d'un an ;
- effort particulier en faveur de la gendarmerie ;
- amélioration de la condition des sous-officiers par des mesures catégorielles ;
- réduction de 1,5 % des effectifs.

A l'intérieur de cette enveloppe, de sérieuses compressions ont été effectuées.

Les besoins en énergie et en carburant, l'entretien des matériels étant considérés comme prioritaires, certains autres besoins (personnels, téléphone, fonctionnement) ne seront pas satisfaits pour la totalité des demandes ; d'autre part, l'entretien du domaine sera insuffisamment assuré.

Néanmoins, il est permis de constater que les ressources augmentent de 10,3 % par rapport à 1970, soit 270 millions de francs :

Mesures acquises	132,9 millions de francs.
Mesures nouvelles	137,4 millions de francs,

ce qui devrait améliorer certains postes.

Il faut toutefois souligner que les dépenses dues au titre des opérations du Tchad ne sont pas financées.

La répartition des dépenses inscrites au titre III pour l'année 1971, comparée à celle de 1970, se présente ainsi :

CATEGORIES DE DEPENSES	1970 loi de finances.	MESURES acquises.	MESURES nouvelles.	1971	VARIATION (%)
Personnel	1.750,7	168,9	43,4	1.963	12,2
Carburants	314,4	»	35	349,4	11,1
Entretien du matériel.....	383,2	36	52,9	400	4,4
Entretien du domaine.....	56,3	»	4,5	60,8	»
Fonctionnement	126,3	»	0,5	126,8	0,4
Totaux	2.630,9	132,9	137,4	2.900	10,2

Problèmes concernant les effectifs et les personnels.

Les mesures principales concernant les effectifs sont les suivantes :

Il est prévu une réduction de 1,50 % des effectifs budgétaires.

L'Armée de l'Air perd à ce titre 114 officiers et 652 sous-officiers.

Cette décision associée à diverses mesures secondaires fait passer le total des effectifs budgétaires de 106.749 à 104.523 F (— 2 %).

On remarquera avec inquiétude que l'évolution technique de l'Armée de l'Air et l'importance grandissante des missions qui lui sont confiées conduiraient logiquement à un accroissement normal des effectifs, tant sur le plan qualitatif que sur le plan quantitatif et non à une politique de diminution des personnels.

Cette orientation, qui risque de s'accroître dans les années prochaines en application de la loi-programme, pose le problème de la révision de l'ensemble des tâches qui incombent à l'Armée de l'Air.

Sur le plan des personnels, il convient de signaler qu'aucune mesure catégorielle n'est prévue pour les officiers. Le plan de l'Armée de l'Air, qui tendait à accroître le pourcentage des officiers supérieurs, avait été mis en œuvre en 1968 et devait se poursuivre jusqu'en 1973. Or, il n'est pas traduit dans le projet de budget 1971. Les effets de cette carence s'ajoutant à ceux de la réduction des effectifs conduiront à un ralentissement très important des possibilités d'avancement en 1971.

Il a été demandé l'inscription au budget d'un surnombre temporaire d'officiers supérieurs : aucune décision n'est encore prise. Il est très vivement souhaité que cette disposition soit acceptée.

Le projet de loi prévoit l'amélioration de la pyramide des grades des sous-officiers. 1.717 sergents et sergents-chefs seront remplacés par le même nombre d'adjudants-chefs et d'adjudants (coût de la mesure : 4 millions de francs).

Il est également envisagé d'augmenter de 2 % le nombre des sous-officiers pouvant prétendre à l'échelle de solde n° IV.

Les pourcentages d'accès aux échelles de solde s'établiront ainsi :

— échelle 4	42 %
— échelle 3	57 %
— échelles 2 et 1.....	1 %

Ces mesures sont accompagnées d'une remise en ordre des chapitres de rémunération. Mais la suppression des abattements pour vacances temporaires d'emploi oblige l'Armée de l'Air à prélever 26 millions de francs sur les crédits qui lui étaient accordés au titre des mesures nouvelles pour combler l'insuffisance des chapitres de rémunération.

L'examen de ce chapitre pose de nouveau le problème de la situation des sous-officiers de l'Armée de l'Air. Actuellement, l'Armée de l'Air remplit un rôle de formation dont bénéficie l'industrie au bout de quelques années.

Pour inciter les sous-officiers à prolonger leur carrière militaire, il faut leur offrir des avantages financiers et sociaux intéressants.

Personnels militaires féminins de l'Armée de l'Air.

Le projet de budget prévoit l'amélioration de la pyramide des grades des personnels militaires féminins qui doit s'échelonner jusqu'en 1973.

Deux premières tranches ont été inscrites aux budgets de 1969 et 1970. Le budget de 1971 constituera la troisième étape de cette mesure qui se traduit par :

— la suppression de 2 emplois P. M. F. A. A. de deuxième classe et la création d'un emploi de P. M. F. A. A. hors classe, et de 2 emplois de première classe ;

— la suppression de 24 emplois de troisième catégorie et de 99 emplois de quatrième catégorie et la création de 15 emplois de première catégorie, et de 34 emplois de deuxième catégorie ;

— l'amélioration de la répartition dans les échelles de solde.

Entretien des personnels.

Ces crédits visent les frais de déplacement, l'alimentation, les dépenses d'énergie et la masse d'entretien. Les inscriptions sont en augmentation de 25 % par rapport aux crédits de 1970. En réalité, il s'agit de combler un déficit de 12 millions, constaté en 1970, et donc d'harmoniser les ressources avec les charges réelles du chapitre 32-42.

MESURES PROPRES AUX MATÉRIELS

a) *Carburants.*

Une mesure nouvelle de 35 millions de francs est inscrite au budget (chapitre 34-41). Cette augmentation est justifiée par l'insuffisance des ressources et l'accroissement des demandes.

Les crédits devraient en effet permettre d'assurer l'instruction et l'entraînement du personnel, en particulier des pilotes de l'aéronavale et des stagiaires étrangers, et aussi de satisfaire à l'accroissement du nombre d'heures de vol effectuées au profit du Centre d'essais du Pacifique. Mais il serait nécessaire que les dépenses du Tchad soient remboursées en 1970 et que les insuffisances constatées en 1970 soient couvertes par le collectif de 1970.

b) *Entretien des matériels.*

Ce chapitre prend dans le Titre III une importance justifiée par les nécessités de l'efficacité et de la sécurité du matériel aérien.

L'entretien du matériel au sol disposera pour 1971 d'un crédit supplémentaire de 1.276.000 F, en vue de reconstituer les stocks de sécurité.

L'entretien du matériel aérien bénéficie en 1971 d'un crédit supplémentaire de 15,5 millions de francs (mesures nouvelles) mais l'insuffisance de cette augmentation entraînera un certain freinage des opérations industrielles de réparation.

c) Entretien du domaine.

Les crédits votés en 1970 étaient de 56.363.900 F.

En 1971, la dotation prévue s'élève à 60.863.900 F, soit une augmentation de 4.500.000 F.

Elle ne couvrira que 50 à 60 % des besoins, et l'entretien du domaine immobilier restera très insuffisant, si l'on tient compte de l'état de vétusté des immeubles.

Malgré cet ajustement, l'inscription prévue pour 1971 ne pourra enrayer le processus de dégradation du patrimoine de l'Armée de l'Air. Il serait annuellement nécessaire de consacrer à ce chapitre environ 1 % de la valeur globale du domaine.

OBSERVATIONS SUR LE TITRE III

En résumé, la gestion du Titre III paraît moins difficile en 1971. Mais les progressions constatées dans les crédits ne correspondent pas toujours à la situation réelle ou plus exactement à l'évolution souhaitable.

Les dépenses de fonctionnement doivent logiquement progresser avec la complexité des matériels et entraîner ainsi l'augmentation des crédits d'entretien. Les dépenses d'instruction devront connaître un rythme analogue.

La croissance des dépenses de personnel s'explique par des causes propres à la Défense nationale et aussi par des raisons qui dépendent de l'économie générale du pays. L'évolution apparente des crédits destinés aux personnels entraîne une double réflexion sur la condition militaire et aussi sur l'obligation pour l'Armée de l'Air de disposer de personnels de haute qualité. Une politique de compression des effectifs ne peut représenter une solution d'avenir.

B. — Analyse du titre V du budget Air 1971.

La répartition des dépenses du Titre V est la suivante :

	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS DE PAIEMENT			
	1970 et avant.	1971	Pourcentage des autorisations de programme 1971	Budget 1970 et avant.	Mesures acquises.	Mesures nouvelles.	Projet de budget 1971
Etudes et prototypes...	7.581	800	17,9	6.474	600	230	830
Investissements techniques et industriels.	1.485	135	3,0	1.244	120	30	150
Télec. fabrications	3.419	431	9,6	2.700	293	83	376
Matériels aériens (série).	17.667	2.555	57,2	12.039	1.300	212	1.512
Matériel commissariat ..	368	90	2,0	313	52,5	32,5	85
Armement et munitions.	1.279	134	3,0	886	122	15	137
Matériels au sol	496	90	2,0	403	66	17	83
Infrastructure	1.648	234	5,2	1.493	151	51	202
Total.....	34.014	4.469	100	25.610	2.784,5	670,5	3.375

Etudes.

Accroissement sensible car les études « hélicoptères » sont transférées (+ 10 %) à charges constantes.

Les grosses masses du chapitre sont :

- études générales 154 millions de francs.
- Jaguar 132 millions de francs.
- M. 53 135 millions de francs.

Fabrications.

Commandes de F 1 : 55 appareils.

Rechanges : difficultés probables.

Hausses mal couvertes sur Jaguar, F 1 et Transall.

Infrastructures.

Besoins : 260 millions de francs ; ressources : 225 millions de francs.

Pour le reste des chapitres : dotations satisfaisantes.

Pour respecter l'enveloppe retenue, les études de matériels ont été réduites très sévèrement. Les opérations préparant l'avion de combat futur subissent d'importants ralentissements. Le développement des G 4 est freiné.

Les études préparatoires, les dépenses d'essais des établissements de la direction technique des constructions aéronautiques et les études d'équipement, d'armement et de télécommunications seront également très ralenties. Par contre, les études concernant les moteurs M 53 et le Larzac, l'avion-école, seront poursuivies normalement. Les fabrications de série inscrites correspondent aux objectifs définis dans le III^e Plan militaire.

En 1971, l'opération essentielle pour les fabrications de matériels aériens reste la commande de 55 Mirage F 1, opération limitée par l'accroissement des coûts unitaires. Les autres opérations, à l'exception de la refonte des Vautour et S M B 2, n'auront qu'une moyenne incidence financière.

ANALYSE DES PRINCIPAUX CHAPITRES

a) *Etudes et prototypes* (chapitre 51-71).

Les opérations majeures financées en 1971 se présentent ainsi :

DESIGNATION	DOTATIONS PREVUES POUR 1971			
	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.		
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.
	(En millions de francs.)			
Etudes préparatoires.....	147	120	40	160
Etudes anciennes.....	8,5	90	4	94
Jaguar (4/5 des besoins).....	132	67	38	105
Mirage F 1.....	77	72	27	99
Programme expérimental bi-Atar 9 K 50.....	»	61	»	61
Avions de combat bi-réacteurs...	30	»	4	4
Avion-écoles	80	5	20	25
M 53.....	135	40	36	76
Moteur Larzac.....	40	20	11	31
A S 37.....	20	10	6	16
Super 530.....	13	10	»	10
Magic	30,5	15	8	23
Télécommunications	87	90	23	113
Totaux	800	600	230	830

Les études générales constituent les masses dominantes de ce chapitre (155 millions de francs), les études « Jaguar » pour 132 millions de francs (quatre cinquièmes des besoins), les études « M 53 » pour 135 millions de francs, les études « Larzac » pour 40 millions de francs.

Le moteur Larzac est un turbo-réacteur à double flux destiné à équiper la nouvelle génération d'avions légers rapides civils et militaires (Mystère XX, SN 600).

Les perspectives d'exportation de ce moteur au cours de la prochaine décennie sont favorables. Les crédits permettront de poursuivre la dernière version 04 qui a été officiellement retenue pour équiper le futur avion-école franco-allemand.

Le moteur M 53 est un turbo-réacteur S. N. E. C. M. A. à post-combustion de la classe des 8.500 kg/p ; c'est un moteur militaire polyvalent capable de propulser le futur appareil de combat de l'Armée de l'Air et de revaloriser éventuellement le Mirage F 1. Les crédits permettent de poursuivre les études et les essais.

Pour l'avion de combat futur : les crédits correspondent à l'amorce d'un programme de développement aboutissant au premier vol d'un prototype en 1974-1975 pour respecter l'objectif fixé par la loi de programme vers la mise en service d'un nouvel appareil en 1980.

Refonte des Vautours et S M B 2.

Les crédits 1971 soldent cette opération de refonte des Vautours (45 appareils refondus à la fin 1970) et S M B 2 (50 appareils à refondre de 1971 à 1973).

Avions de surveillance électronique.

L'objet du programme est de doter l'Armée de l'Air d'un appareil apte à recueillir des renseignements sur un adversaire éventuel en temps de paix et en temps de crise sans pénétration à l'intérieur de son territoire. La première tranche de crédits inscrite en 1971 est destinée à couvrir l'achat d'un avion et les études préliminaires de son équipement.

b) *Télécommunications* (chapitre 53-71).

Les dotations de ce chapitre se résument dans le tableau suivant :

DESIGNATION	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS DE PAIEMENT		
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.
(En millions de francs.)				
Article I				
Matériels de série	328	228	63	291
Article II				
Recharges	103	65	20	85
Totaux	431	293	83	376

L'accroissement des dépenses en 1971 s'explique par la mise en service progressive de matériels nouveaux, dont le financement est commencé depuis 1966.

Il s'agit notamment :

— du réseau Air 70, dont la mise en service opérationnelle est en cours ;

— des stations de défense aérienne équipées de radars modernes (23 C Palmier) ;

— de l'avancement de la réalisation du plan Vauban (STRIDA) ;

— l'inscription de 82 millions de francs en autorisations de programme permettra l'achèvement des stations de Doullens, Contrexéville et Myon-Mont-Verdun, la deuxième tranche du Centre d'instruction STRIDA, la première tranche du centre de détection et de contrôle de Nice, la première tranche du centre de détection satellite de Narbonne ;

— de la mise en service d'un plus grand nombre de stations équipées de systèmes de traitement automatique des informations.

c) *Matériels aériens* (chapitre 53-72).

Les opérations financées en 1971 se regroupent dans le tableau suivant :

DESIGNATION	DOTATION PREVUE EN 1971			
	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.		
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.
Refonte Vautour S M B 2	30	40	10	50
S.A.C.P.	20		5	5
Avion de mesure et de contre- mesure électronique	30	15	5	20
Hélicoptères	20	3	7	10
Mirage F 1	1.270	200	25	225
Hausses sur programmes anté- rieurs (2)	410	597	70	667
Opérations diverses	35			
Totaux série	1.815	855	122	977
Rechanges	740	450	90	540
Totaux (1)	2.555	1.305	212	1.517

(1) Plus les crédits obtenus au titre :

- du Tchad : 25 millions en autorisations de programme ;
- du Tchad : 25 millions de crédits de paiement ;
- du C.E.P. : 5 millions en autorisations de programme ;
- du C.E.P. : 5 millions en crédits de paiement.

(2) Dont :

- 130 pour le Jaguar ;
- 165 pour le F 1 ;
- 145 pour le Transall.

Le 25 mai 1970, le Gouvernement a décidé de financer, d'ici 1975, la série de Mirage F 1 comportant 105 appareils dont 72 seraient livrés au cours du III^e Plan militaire. Le coût de l'industrialisation et de la première tranche de 30 appareils est évalué à 1.351 millions de francs aux conditions économiques du 1^{er} janvier 1971.

Les autorisations de programme ouvertes étant de 1.138 millions de francs, il est nécessaire d'inscrire, en 1971, 213 millions de francs dont 165 millions de francs correspondant aux hausses

économiques et 48 millions de francs aux hausses techniques, ce dernier chiffre comprenant la réduction de la tranche 1971 de 55 à 44 Mirage F 1.

Le calendrier des livraisons prévoit :

- 6 F 1 en 1972 ;
- 22 F 1 en 1973 ;
- 22 F 1 en 1974 ;
- 22 F 1 en 1975.

Les perspectives d'exportation sont importantes.

Il est prévu d'acquérir une dizaine d'hélicoptères Alouette III pour 20 millions de francs dans le cadre d'un plan de 75 appareils à commander avant 1975. Ces hélicoptères sont destinés à remplacer les H 34 qui doivent être retirés du service en raison de leur vétusté. Au titre des opérations diverses figure un crédit de 25 millions de francs en autorisations de programme (appui Outre-Mer, refonte AD 4 et achat d'avions).

10 millions de francs en autorisations de programme couvrent certaines dépenses diverses, essais et réception des matériels de série, emballages, transport, documentation technique.

d) *Infrastructure* (chapitre 54-61).

La dotation du chapitre s'élève à 229 millions de francs en autorisations de programme et 200 millions de francs en crédits de paiement.

Le crédit en autorisations de programme, après les blocages de 1969, et la réduction du budget 1970, se révélera malheureusement insuffisant pour permettre d'effectuer les importants travaux d'infrastructure qui auraient une influence directe sur la valeur opérationnelle des unités.

Ces crédits seront utilisés, soit pour de grandes opérations (Cités de l'Air à Paris, Villacoublay, Salon, Nîmes, Rochefort [anciennes bases O. T. A. N.]), soit pour l'environnement opérationnel (force nucléaire stratégique, Mont-Verdun, Réseau Air 70, STRIDA).

e) *Acquisitions immobilières* (chapitre 54-62).

La dotation prévue en 1971 est de 5 millions de francs en autorisations de programme et de 4 millions de francs en crédits de paiement. Depuis 1966, ce chapitre n'a pas été doté d'autorisations de programme nouvelles.

Les autorisations de programme demandées pour 1971 sont destinées à financer des acquisitions au profit de l'Armée de l'Air et de la Direction technique des constructions aéronautiques. Elles s'élèvent à un montant total de 5 millions, se décomposant ainsi :

Rochefort (acquisition de l'emprise de 225 hectares pour l'installation de la nouvelle école) : 1.600.000 ;

Istres : extension Sud de l'aérodrome : 1.200.000 ;

Aulnat : extension de l'aérodrome : 500.000 ;

Toulouse, Balma, L'Hers : acquisition de terrains : 1.500.000 ;

Divers : acquisition de terrains pour implantation d'I. L. S. à Avord et à Evreux et d'immeubles bâtis à Limoges et à Carcassonne (antennes de documentation Air) pour un crédit de 200.000 F.

En conclusion, le montant des autorisations de programme du budget 1971 est satisfaisant. Par contre, les dotations en crédits de paiements sont très faibles, inférieures à celles de 1970. Cette situation est acceptable en raison de reports de crédits attendus pour fin 1970. Mais, en 1972, le problème se posera de nouveau dans toute son acuité et il sera sans doute nécessaire d'attribuer des ressources en crédits de paiement supérieures aux prévisions de la troisième loi de programme.

CONCLUSIONS

Le budget de la section Air est dominé, en 1971, par l'application ponctuelle de la troisième loi de programme militaire. Les dispositions retenues doivent concilier les engagements et les orientations d'un plan défini pour cinq ans et les préoccupations d'avenir de nos forces aériennes.

Pour maintenir une flotte de combat à un terme acceptable, pour assurer les missions prioritaires de la F. N. S., l'Armée de l'Air a été contrainte de réduire différents programmes, de renoncer dans l'immédiat à certaines perspectives, donc d'accepter de probables difficultés de gestion, aujourd'hui et sans doute également demain.

D'autre part, si les études en vue de préparer nos futurs matériels aéronautiques se poursuivent, elles connaîtront malheureusement, au cours de l'exécution du troisième Plan, un net ralentissement par rapport au rythme espéré initialement.

Il convient aussi de remarquer que l'Armée de l'Air n'a pu profiter de l'avance technique prise par notre pays dans le domaine aéronautique.

Dans cette première tranche annuelle de programme, ne pourront être retenus, par exemple, que le Jaguar et le F 1 ; en revanche, le G 4 et le G 8, avions évolués dont on espère de hautes performances, ne seront que projets, plus tard seulement des prototypes.

Ici se constatent les répercussions qu'entraînent les retards dans les études et la mise au point, les lenteurs dans la fabrication, le non-respect des prix et les prévisions énoncées dans les commandes de pièces de rechange.

Le dynamisme et la vitalité d'une Armée de l'Air moderne assurent, certes, le développement et les progrès d'une industrie aéronautique, mais la valeur d'intervention et la capacité militaire réelle des forces aériennes restent étroitement dépendantes de la puissance et du sérieux de cette industrie. Le nouveau cadre, défini par le plan, apporte une possibilité d'action considérable,

mais son succès est lié, en définitive, à la détermination d'une politique industrielle où les exigences de la série sauront dominer les tentations du perfectionnisme et de la sophistication abusive.

Sur le plan des personnels, la réduction sur cinq ans de 8 % de ses effectifs officiers et sous-officiers risque de constituer une atteinte excessive aux moyens en personnels de l'Armée de l'Air et d'affaiblir davantage le support des unités opérationnelles. Devant cette perspective, il convient de réfléchir aux modifications de structures, qu'une telle orientation impose, et aussi de prévoir l'évolution des missions telles qu'elles étaient traditionnellement définies.

Pendant cinq ans, l'Armée de l'Air se voit fixer une ligne de conduite exigeante qui lui impose de maintenir sa capacité opérationnelle et de s'intégrer totalement dans les obligations et les contraintes d'un programme général. Du résultat de cette adaptation et de la détermination de son action dépendent les conditions de son avenir.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission donne un avis favorable à l'adoption sans modification des crédits de la section « Air » du budget des Armées.

ANNEXE

FICHE TECHNIQUE

MIRAGE F. I

Avion de combat.

Poids au décollage : avion lisse : 10 tonnes ; poids maximum : 14,9 tonnes.

Propulseurs : Snecma-Atar 9 K, sans PC : 5.000 kgp, avec PC : 7.160 kgp.

Vitesse : croisière : mach 0,9, maximum : mach 2,2.

Temps ou taux de montée : à 11.000 mètres : 3 minutes.

Plafond : 17.000 mètres.

Autonomie en mission opérationnelle : 0 h 40 à 1 h 40.

Rayon d'action : 300 kilomètres à 900 kilomètres.

Roulement au décollage : avion lisse : 700 mètres.

Roulement à l'atterrissage : 600 mètres.

Armement : 2 canons 30 millimètres, roquettes 68 millimètres, bombes 400 kilos,
2 missiles air-air Matra, 2 missiles Sidewinder.

Equipage : monoplace.

JAGUAR

Avion de combat et d'entraînement.

Poids au décollage : avion lisse : 10 tonnes ; poids maximum : 14 tonnes.

Propulseurs : Rolls-Royce, Turboméca-adour, sans PC : 2 × 2.100 kgp ; avec PC :
2 × 3.200 kgp.

Vitesse : croisière : mach 0,9, maximum : mach 1,6.

Temps ou taux de montée : niveau mer 150 mètres seconde.

Plafond : 14.000 mètres.

Autonomie en mission opérationnelle : 1 h 10 à 2 heures.

Rayon d'action : 500 kilomètres à 1.400 kilomètres.

Roulement du décollage : 750 mètres.

Roulement à l'atterrissage : 500 mètres.

Armement : 2 canons 30 millimètres, bombes et roquettes, missiles Martel ou
AS 30, missiles Sidewinder.

Equipage : 1 ou 2 hommes.