

N° 30

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

Annexe au procès-verbal de la séance du 18 novembre 1971.

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 1972, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VI

DEFENSE NATIONALE

Section Air.

Par M. Pierre-Christian TAITTINGER,

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de :* MM. Jean Lecanuet, *président* ; Raymond Boin, Louis Martin, Jean Périquier, Pierre de Chevigny, *vice-présidents* ; Jean de Lachomette, Pierre Giraud, Francis Palmero, Serge Boucheny, *secrétaires* ; Edmond Barrachin, Maurice Bayrou, Jean Berthoin, Charles Bosson, Louis Brives, Maurice Carrier, Léon Chambaretaud, Jean Colin, Roger Deblock, Emile Didier, Jacques Duclos, Baptiste Dufeu, Robert Gravier, Raymond Guyot, Louis Jung, Michel Kauffmann, Emmanuel Lartigue, Jean Legaret, Marcel Lemaire, Jean Lhospied, Georges Lombard, Ladislav du Luart, Michel Maurice-Bokanowski, Gaston Monnerville, André Morice, Dominique Pado, Henri Parisot, Maurice Pic, Roger Poudonson, Georges Repiquet, Abel Sempé, Edouard Soldani, Pierre-Christian Taittinger, Jacques Vassor, Emile Vivier, Michel Yver.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 1993 et annexes, 2010 (tomes I à III et annexes 41, 42 et 43), 2013 (tome IV) et in-8° 494.

Sénat : 26 et 27 (tomes I, II et III, annexes 37 et 38) (1971-1972).

Lois de finances. — Armées - Aviation.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de budget de la section « Air » du budget militaire soumis à notre examen correspond à la deuxième année d'application de la troisième loi de programme relative aux équipements militaires pour la période 1971-1975.

Avant d'aborder l'analyse détaillée de ces propositions, il paraît intéressant de dégager les trois idées qui ont dominé la préparation de ce projet de budget.

C'est d'abord la volonté de respecter l'enveloppe budgétaire, c'est-à-dire la part du revenu national qui lui est consacrée. Pour 1972, ce pourcentage s'élève à 3,15 %, soit une proportion inférieure au chiffre de 1971, mais qui se traduit, en raison de l'augmentation du revenu national, par une progression des crédits.

Puis, dans le cadre d'une politique de rationalisation des choix budgétaires (R. C. B.), c'est l'essai d'éclairer ces choix et de faciliter ainsi la prise des décisions, qui conduiront à une répartition plus efficace des ressources. Il convient ainsi de faire apparaître dans la perspective de temps de la loi de programme, la cohérence d'ensemble entre les grandes orientations de notre politique militaire, et les moyens de toute nature qui lui sont consacrés.

Comme l'a précisé M. le Ministre d'Etat, chargé de la Défense nationale, les indications données cette année n'ont qu'un caractère évaluatif, et doivent être interprétées avec une grande prudence. Mais il faut reconnaître que la présentation du budget 1972 sous forme de budget de programmes marque une étape dans un effort administratif, à la fois original et considérable.

En troisième point, c'est l'intention d'exécuter, à quelques modifications près, la loi de programme votée par le Sénat le 5 novembre 1970, et que doit exprimer chaque année le Titre V du budget. Un tableau chiffré permet d'apprécier par comparaison les conditions d'application des données du programme :

PROJET DE TITRE V « AIR » POUR 1972

Comparaison avec la troisième loi de programme.

(En millions de francs.)

CHAPITRES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME				CREDITS DE PAIEMENT			
	Loi de programme.	Projet de budget.	Variation.		Loi de programme (exposé des motifs).	Projet de budget.	Variation.	
			Millions de francs.	Pourcentage.			Millions de francs.	Pourcentage.
51-71 Etudes et prototypes.....	839	874	+ 35	+ 4,1	841	800	- 41	4,8
52-71 Equipement technique et industriel	111	121	+ 10	+ 9,0	112	145	+ 33	+ 29,4
53-41 Matériels de commissariat.	92	92	»	»	89	90	+ 1	+ 1,1
53-51 Armement, munitions.....	154	154	»	»	136	136	»	»
53-52 Matériels au sol.....	99	102	+ 3	+ 3,0	86	88	+ 2	+ 2,3
53-71 Matériels de télécommunications :								
— série	363	343	- 20	- 5,5	354	330	- 24	- 6,7
— rechanges	111	131	+ 20	+ 18,0	86	115	+ 29	+ 33,7
53-72 Matériels aériens :								
— série	1.680	1.717	+ 37	+ 2,2	1.192	1.112	- 80	- 6,7
— rechanges	801	820	+ 19	+ 2,3	600	680	+ 80	+ 13,3
54-61 Infrastructure (travaux)...	281	287,5	+ 6,5		241	238	- 3	- 1,2
54-62 Acquisitions immobilières.	»	1,5	+ 1,5	5,0	»	3	+ 3	5,0
Totaux	4.531	4.643	+ 112	+ 2,4	3.737	3.737	0	0

Le tableau suivant résume exactement la situation actuelle de l'Armée de l'Air, en montrant l'évolution des moyens mis à sa disposition depuis 1960 :

DESIGNATION	AU 1 ^{er} JANVIER			
	1960	1965	1971	1972
Effectifs	138.000	114.000	104.000	102.420
Appareils	3.900	2.900	2.160	2.126
Dont avions de combat.	630	522	435	435
				(1-11-1971)

Sur le point, essentiel pour l'Armée de l'Air, que représente la fabrication des matériels, il convient de remarquer que les difficultés techniques et les hausses économiques (10 à 12 % sur le matériel aéronautique) vont entraîner un retard dans les études et la mise au point des prototypes, et provoquer un glissement dans l'exécution du programme. Le volume des crédits est respecté, mais la cadence des livraisons du matériel est déjà modifiée.

En tenant compte à la fois des missions qui sont confiées à l'Armée de l'Air, des responsabilités spécifiques qui lui incombent dans le cadre général de la défense, et des exigences d'une exécution stricte de la troisième loi de programme, il paraît indispensable d'apporter en 1972 les correctifs nécessaires.

Cette remarque est importante, et justifie sa place au début de ce rapport. Il ne suffit pas que la tranche des crédits prévue dans le cadre de la loi-programme corresponde à la proposition budgétaire. Il est impérieux pour l'Armée de l'Air de disposer chaque année des moyens correspondant à sa capacité opérationnelle.

M. le Ministre d'Etat chargé de la Défense nationale vient de proposer au Gouvernement l'élaboration d'un plan naval de quinze ans. Il paraît urgent d'envisager une solution analogue pour notre Armée de l'Air. Une loi de programme n'a pas seulement un aspect financier, elle marque un choix pour des matériels, fixe des priorités et n'a de valeur réelle qu'en rendant crédible une détermination stratégique et politique.

PRESENTATION DU BUDGET DE L'ARMEE DE L'AIR

Le projet de budget des Armées pour 1972 prévoit l'attribution des crédits suivants à l'Armée de l'Air :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En millions de francs.)	
Titre III.....	519,6	2.978,9
Titre V.....	4.643	3.737
Totaux	5.162,6	6.715,9

Budget Air et budget Armées.

Le projet de budget 1972 des Armées a été arrêté au total de 31,205 milliards de crédits de paiement, alors que le budget 1971 s'élevait à 28,873 milliards de francs. L'augmentation est donc de 8,07 % alors que l'augmentation de 1971 sur 1970 n'avait été que de 6,2 %. Cette augmentation reste cependant inférieure à celle des charges de l'Etat (+ 10 %) où les dépenses civiles progressent de 10,4 %.

L'évolution de la place du budget des Armées dans le cadre du budget de l'Etat apparaît dans le tableau suivant :

DESIGNATION	1968	1969	1970	1971	1972
Pourcentage du budget des Armées :					
— par rapport au budget général.....	20	17,9	17,6	16,97	16,67
— par rapport au produit national brut.	3,98	3,58	3,39	3,26	»

Dans ce budget, la part globale de l'Air s'élève à 6.716 millions de francs en crédit de paiement (soit une augmentation de 443 millions de francs, par rapport à 1971 + 7 %).

Les autorisations de programme du titre V se montent à 18.273 millions de francs (+ 14,2 %) dont 4.643 millions de francs pour l'Armée de l'Air.

	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS de paiement.		
	Armées.	Air.	Pourcentage	Armées.	Air.	Pourcentage
Titre III.....	1.813	519,6	28,6	16.653	2.979	17,9
Titre V.....	18.273,3	4.643	25,5	14.552	3.737	25,7
Total	20.086,3	5.162,6	25,8	31.205	6.716	21,5

Evolution par rapport au budget 1971.

Un tableau comparatif fait ressortir l'évolution que présente le projet de budget de la section Air pour 1972 par rapport aux dispositions adoptées pour l'année 1971.

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME				CREDITS DE PAIEMENT			
	1971	1972	Différence.		1971	1972	Différence.	
			Millions de francs.	En pourcentage.			Millions de francs.	En pourcentage.
Titre III.....	450	519,6	+ 69,6	15,4	2.897,5	2.978,9	+ 81,4	2,8
Titre V.....	4.469	4.643	+ 174	3,8	3.375	3.737	+ 362	10,7
Total	4.919	5.162,6	+ 243,6	4,9	6.272,5	6.715,9	+ 443,4	7

Le projet de budget 1972 de la section Air comporte une ressource globale de 6.716 millions de francs en crédits de paiement, dont 2.979 pour le titre III et 3.737 pour le titre V, assortis pour le titre V de 4.643 millions de francs d'autorisations de programme.

Les tableaux présentés permettent de dégager deux tendances qui caractérisent les propositions budgétaires envisagées pour 1972.

1° L'importance relative du budget global de l'armée de l'air à l'intérieur du budget des armées ;

	1970	1971	1972
Part Air des crédits de paiement (en pourcentage)	22,2	21,7	21,5
Part Air des autorisations de paiement (en pourcentage)	28,3	28	25,4

2° Si la répartition des crédits entre les dépenses de fonctionnement titre III et les dépenses d'équipement titre V reste en

faveur des secondes, les autorisations de programme du budget Air augmentent moins vite que le total des autorisations de programme accordées aux armées.

	1971	1972
Augmentation des autorisations de programme des Armées (en pourcentage)	+ 13,8	+ 14,2
Augmentation des autorisations de programme Air (en pourcentage)	+ 12,3	+ 3,8

Ces deux tendances, apparues en 1971, se trouvent renforcées en 1972. Elles doivent se maintenir au cours du III^e Plan.

Analyse du titre III du budget Air 1972.

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

DESIGNATION	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Crédits de paiement Air.	2.273	2.370	2.485	2.497	2.630	2.897	2.979
Variation Air (en pourcentage)	+ 4,5	+ 4,2	+ 4,8	+ 0,4	+ 5,3	+ 10,1	(1) + 2,8
Variation Armées (en pourcentage)	+ 3,1	+ 5,3	+ 5,9	+ 9,6	+ 9,4	+ 8,8	+ 8,9

(1) + 6,8 avant transfert à la Section commune des rémunérations des personnels civils.

Il convient de souligner que ce budget tient compte des mesures prises par le Gouvernement dès 1971, concernant la réduction du service militaire à un an, et de la réduction hiérarchisée de 1,5 % des effectifs officiers et sous-officiers.

L'augmentation des crédits de paiement de 1971 à 1972, soit 81,4 millions, est constituée par 79,2 millions de mesures acquises, et 2,2 millions de mesures nouvelles.

La répartition des dépenses inscrites au titre III pour l'année 1972, comparée à celle de 1971, se présente ainsi :

CATEGORIES DE DEPENSES	1971	1972	VARIATIONS	
			Millions de francs.	Pourcentage.
Personnel	1.960,5	1.946	(1) — 14,5	(1) — 0,7
Carburants	349,45	384,25	+ 34,8	+ 10
Entretien du matériel.....	400	453,6	+ 53,6	+ 13,4
Entretien du domaine.....	60,86	66,2	+ 5,34	+ 8,7
Fonctionnement	126,69	128,85	+ 2,16	+ 1,7
Total	2.897,5	2.978,9	+ 81,4	+ 2,8

(1) Après transfert de 114,7 millions de francs à la Section commune (Personnels civils : mesure nouvelle n° 01-14-01). Avant ce transfert les dépenses de personnels augmentent de 100,2 millions de francs, soit 5,1 %.

Problèmes concernant les effectifs et les personnels.

ANALYSE DES POINTS PARTICULIERS

Réduction des effectifs.

La réduction des effectifs, amorcée au Budget 1971, se poursuit en 1972. Elle résulte des cinq décisions suivantes :

— réduction hiérarchisée de 1,5 % des effectifs officiers et sous-officiers : 113 officiers, 650 sous-officiers ;

— suppression des postes vacants : 100 officiers subalternes et 568 sergents ;

— augmentation de trois mois de la limite d'âge des officiers de l'Air entraînant suppression de 25 congés du personnel navigant et création de 25 postes d'officiers supérieurs en activité, compensée par la suppression de 25 postes de sous-lieutenants ;

— transformation de 200 postes masculins (10 officiers et 190 sous-officiers) en 200 postes féminins (10 personnels militaires féminins de l'Armée de l'Air [P. M. F. A. A.] des classes et 190 P. M. F. A. A. des catégories) ;

— création de 145 postes de volontaires féminines à compter du 1^{er} mai 1972.

Les droits budgétaires totaux en effectifs sont ramenés de 104.416 à 103.130, soit une diminution globale de 1.286 : l'Armée

de l'Air perd 223 officiers, dont 2 généraux et 4 officiers supérieurs, 1.408 sous-officiers. 345 postes féminins, dont 10 P. M. F. A. des classes sont créés.

L'économie résultant directement des réductions d'effectifs est de l'ordre de 26 millions. Une disposition nouvelle prévoit, à compter du 1^{er} janvier 1972, une incitation de départ des officiers par une radiation volontaire des cadres d'officiers, et une bonification d'ancienneté valable pour les pensions de retraite. Les officiers jusqu'au grade de colonel inclus, se trouvant à plus de quatre ans de la limite d'âge de leur grade, pourront bénéficier d'une pension de retraite calculée sur les émoluments du grade supérieur, ou du dernier échelon de solde de leur grade. Un nombre élevé de départs anticipés est ainsi prévu pour 1972. Il aggravera les difficultés que rencontre l'Armée de l'Air. Dans notre rapport de l'an dernier, nous écrivions à la page 11 : « 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 ».

Cette observation garde pour 1972 toute sa valeur.

Les personnels.

L'Armée de l'Air avait demandé que soient retenues dans le projet de budget des mesures catégorielles importantes qui sont les suivantes :

Amélioration de la pyramide des officiers.

L'augmentation prévue du nombre des officiers supérieurs (144) devait être compensée par une réduction numériquement égale du nombre d'officiers subalternes. Son but était d'améliorer l'encadrement de l'Armée de l'Air que le pourcentage actuel d'officiers supérieurs (27,5 %, alors qu'il est de 31 % pour l'Armée de Terre et 33 % pour la Marine) ne permet pas d'assurer dans des conditions satisfaisantes ; le pourcentage eût été alors de 29,5 %.

Amélioration de la pyramide des sous-officiers.

Il est certain que des améliorations de la condition des sous-officiers conduiraient à un allongement de la durée de carrière de ces personnels, génératrice d'une plus grande stabilité et d'une réduction des dépenses d'instruction.

Cet allongement de la durée des carrières entraînerait, pour que l'avancement ne soit pas ralenti, la nécessité de poursuivre l'amélioration de la pyramide commencée en 1971 par la création de 1.240 postes de sous-officiers supérieurs numériquement gagée par la suppression d'un nombre égal de postes de sergents et sergents-chefs.

En dépit de l'importance qui s'attache à ces diverses mesures et bien que leur coût budgétaire (une dizaine de millions de francs) soit relativement modeste, elles n'ont pas été retenues.

Augmentation du nombre de sous-officiers pouvant bénéficier de l'échelle de solde n° IV.

Il avait été demandé de porter de 42 à 44 % le pourcentage des sous-officiers bénéficiant de l'échelle IV. Cette mesure avait été sollicitée pour compenser les effets de la déflation des effectifs sur le niveau de la qualification des personnels de l'Armée de l'Air. L'évolution technique des matériels utilisés par cette armée rend indispensable le maintien du niveau de qualification. Ces demandes ont été écartées. Les seules mesures catégorielles retenues sont les suivantes :

a) *Prime de qualification au taux A (20 %).* — Les crédits inscrits permettent d'attribuer les 960 primes de qualification.

b) *Pyramide des P.M.F.A.* — Le budget 1972 traduit l'amélioration de la pyramide des P.M.F.A. Dans le même temps, le nombre d'échelle « IV » autorisé passe de 25 à 27,2 % de l'effectif.

c) *Indemnité spéciale de sécurité aérienne.* — La création d'une indemnité pour sujétions spéciales au profit des contrôleurs d'engins sol-sol balistiques stratégiques (S.S.B.S.) était justifiée par les difficultés importantes que rencontre l'Armée de l'Air pour recruter les officiers destinés à contrôler le tir des engins S.S.B.S. : ceux-ci assurent une alerte continue par périodes de vingt-quatre heures dans une capsule souterraine et totalement isolée, les moyens de liaison de la capsule constituant le seul lien avec l'extérieur.

A titre transitoire, et en reconnaissant le bien-fondé de cette mesure, le Ministre d'Etat chargé de la Défense nationale a donné son accord pour que soit attribuée à ces officiers depuis le 1^{er} juillet 1971 l'indemnité spéciale de sécurité aérienne, d'un montant de 150 à 180 F par mois selon les grades.

Malgré la faible incidence financière de la création de cette indemnité (160.000 F pour 40 officiers concernés), elle n'a pas été retenue et le projet de budget 1972 contient seulement une disposition visant à attribuer à ces personnels l'indemnité dite de « Sujétions spéciales d'alerte opérationnelle » (6 F par jour d'alerte) dont bénéficient actuellement les officiers et les sous-officiers qui prennent l'alerte sur les bases de l'Armée de l'Air ; l'indemnité provisoire allouée depuis le 1^{er} juillet 1971 étant nettement plus forte que celle-ci, il semble indispensable, par une procédure appropriée, d'en revenir pour 1972 à la première indemnité sous peine de se heurter à des difficultés de recrutement fort dommageables.

d) *Rémunération des réservistes.* — Le crédit destiné aux périodes de réserve pour la rémunération des réservistes est en augmentation de 520.000 F (soit + 66 %). Il permettra d'augmenter le nombre de convocations des réservistes.

Entretien des personnels.

Ces crédits visent les frais de déplacement, l'alimentation, les masses d'entretien, les dépenses d'énergie. Les inscriptions sont en augmentation de 2,6 %. Les crédits affectés aux dépenses de fonctionnement, autres que ceux qui concernent les carburants et l'entretien des matériels aériens progressent de 4,3 %.

Ces augmentations semblent nettement inférieures à la hausse des coûts.

On peut cependant noter que les taux des frais de déplacement doivent être augmentés de 14 % environ, et que les crédits nécessaires sont inscrits à la section commune du budget.

Mesures propres aux matériels.

a) Carburants.

Le crédit inscrit au budget 1971 s'élevait à 349,5 millions de francs. Les augmentations considérables enregistrées sur les produits pétroliers en début d'année ont entraîné une insuffisance

de 45 millions de francs par rapport à la dotation budgétaire. Pour tenir compte de cette situation, un crédit de 26,5 millions de francs a été dégagé pour les carburants de l'Armée de l'Air.

Une nouvelle inscription est envisagée au collectif de fin d'année pour éviter le recours à un arrêt de vol.

Il convient de constater que, depuis 1968, les dotations de ce chapitre n'ont jamais permis à l'Armée de l'Air d'exécuter le plan d'utilisation fixé chaque année par l'état-major.

Le crédit inscrit au budget 1972 est de 384 millions de francs, pour exécuter le plan d'utilisation fixé à 518.000 heures de vol, conforme à la capacité opérationnelle de cette arme. Ce crédit devrait être de 452 millions de francs. Certaines missions de l'Armée de l'Air s'accompagnent de dépenses incompressibles de consommation de carburants (forces stratégiques nucléaires, écoles, transports), l'heure de vol-carburant étant très variable, de 600 francs pour l'avion de transport à 2.000 francs pour le Mirage IV.

Pour éviter de recourir chaque année à un collectif, il paraît indispensable de fixer un montant des crédits correspondant aux dépenses de carburant déterminées en fonction des missions de l'Armée de l'Air. En 1972, la mise en service progressive de 50 Mirage V (1) augmentera les dépenses prévues à ce chapitre.

b) Entretien et réparation des matériels.

Le projet de budget accorde une ressource de :

520 millions d'autorisations de programme ;

427,5 millions de crédits de paiement.

Sur les crédits de ce chapitre sont payées les prestations de l'industrie en matière d'entretien et de réparation des matériels aériens de l'Armée de l'Air. Il s'agit donc essentiellement des dépenses de main-d'œuvre.

Des conférences régulières à l'Etat-major de l'Armée de l'Air (E.M.A.A.), à la Direction centrale des Matériels de l'Armée de l'Air (D.C.M.A.A.) et à la Direction technique des Constructions aéronautiques (D.T.C.A.) s'efforcent chaque année d'adapter le programme de mise en réparation aux possibilités d'engagement (autorisations de programme) offertes par la loi de finances.

(1) Voir, en annexe, la fiche technique du Mirage V.

Pour l'année 1972, le montant des autorisations de programme est inférieur aux besoins, évalués pour la D.T.C.A à 560 millions. Mais un déséquilibre plus inquiétant est créé par l'insuffisance des crédits de paiement dégagés par les récents budgets.

Pour 1972, les besoins se révèlent de 490 millions, résultant :

- pour 340 millions des contrats antérieurs à 1972 ;
- pour 150 millions des contrats à passer en 1972.

L'insuffisance en crédits de paiement pourrait avoir pour conséquence de diminuer de 25 % le programme de mise en réparations. Cette réduction risque de réduire le nombre d'appareils en ligne, donc la capacité des forces à exercer leur mission.

Entretien du domaine.

En 1971, la dotation de ce chapitre s'élevait à 60,9 millions de francs. En 1972, les crédits proposés sont fixés à 66 millions de francs. Cet effort devra être soutenu, pendant une longue période, si l'on veut rattraper le retard considérable pris les années précédentes. L'insuffisance permanente de ces crédits et le déficit ainsi accumulé rend de plus en plus difficile l'entretien des bases aériennes dont la plupart sont anciennes.

Pratiquement, seuls vont être réalisés les travaux conservatoires de première urgence. Je rappelle que pour assurer un bon entretien d'un domaine immobilier, il faut consacrer chaque année à ce chapitre environ 1,50 % de la valeur actualisée qu'il représente. L'Armée de l'Air a limité ses demandes depuis plusieurs années à 1 % de ce capital. Malgré cette attitude, les budgets votés ne lui ont accordé que la moitié de ce qu'elle demande.

OBSERVATIONS SUR LE TITRE III

Le titre III est caractérisé par une *nouvelle réduction d'effectifs*, conformément à la politique adoptée dans la loi-programme. Cette diminution ne devrait pas affecter les formations opérationnelles.

Les diverses mesures catégorielles rendues possibles par les économies ainsi réalisées restent insuffisantes. Il est souhaitable que différentes mesures proposées pour améliorer la condition des personnels puissent être retenues au budget 1973.

D'autre part, il serait utile de déterminer, au cours de l'année 1972, les réformes de structures qui sont étudiées pour assurer une meilleure gestion, mais aussi pour permettre à une Armée hautement qualifiée et spécialisée de maintenir sa puissance opérationnelle.

Il est juste de souligner que dans le projet de loi de finances 1972 des dispositions vont être prises également à l'article 47 pour faciliter la radiation volontaire des cadres d'officiers et mettre au point une bonification d'annuité valable pour la pension de retraite. Ces deux décisions seront applicables du 1^{er} janvier 1972 au 31 décembre 1980.

Analyse du titre V du budget Air 1972.

La répartition des dépenses du titre V est la suivante :

DESIGNATION	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS DE PAIEMENT		
	1971	1972	Pourcentage.	1971	1972	Pourcentage.
Etudes et prototypes...	800	874	+ 9,2	830	800	— 3,7
Investissements techniques et industriels..	135	121	— 10,4	150	145	— 3,4
Télécommunications (fabrications)	431	474	+ 10	376	445	+ 18,3
Matériels aériens (série).	2.555	2.537	— 1	1.512	1.792	+ 18,5
Matériel commissariat...	90	92	+ 2,2	85	90	+ 5,9
Armement et munitions.	134	154	+ 14,9	137	136	— 0,7
Matériels au sol.....	90	102	+ 13,3	83	88	+ 6
Infrastructure	234	289	+ 23,5	202	241	+ 19,3
Totaux.....	4.469	4.643	+ 3,9	3.375	3.737	+ 10,7

Le titre V Air, pour 1972, s'élève donc à :

4.643 millions d'autorisations de programme ;

3.737 millions de crédits de paiement.

Par rapport au budget 1971, on constate que les dotations en crédits de paiement augmentent de 10,7 %, les dotations en autorisations de programme augmentent de 3,8 %.

Par rapport à la loi-programme militaire, la répartition des crédits de paiement a été quelque peu modifiée, *tout en restant dans la limite des ressources prévues*. Le montant des autorisations de programme a été légèrement augmenté, ce qui comble partiellement les insuffisances qui résultent des hausses économiques largement supérieures aux prévisions.

a) *Etudes* (Chap. 51-71).

Les autorisations de programme se montent à 874 millions de francs se décomposant comme suit :

Matériel aérien : 696 millions de francs ;

Télécommunications : 100 millions de francs.

Engins : 78 millions de francs.

Les crédits de paiement s'élèvent à 200 millions de francs, soit :

Matériel aérien : 175 millions de francs.

Télécommunications : 15 millions de francs.

Engins : 10 millions de francs.

Les 874 millions de francs d'autorisations de paiement permettront de poursuivre les études relatives au Jaguar, au Mirage F 1 et à l'avion école franco-allemand Alphajet ; le programme expérimental Mirage G 8 sera poursuivi en vue de recueillir des éléments permettant de définir un avion de combat futur. Dans le même temps seront poursuivies les études de moteurs et d'engins associés aux avions en cours de développement : moteurs M 53 et Larzac, missiles AS 37, Magic et Super 530. Enfin 100 millions seront consacrés aux études de matériels électroniques.

Des insuffisances budgétaires risquent d'apparaître sur certains programmes, en particulier le Jaguar et l'Alphajet ; ces insuffisances risquent de provoquer des retards dans les programmes de développement.

b) *Equipement technique et industriel* (Chap. 52-71).

Les autorisations de programme s'élèvent à 121 millions de francs (soit une diminution de 14 millions).

Les crédits de paiement sont de 34 millions, dont :

Investissement dans les établissements de l'Etat : 25 millions de francs ;

Industrie : 2 millions de francs ;

D. T. C. A. (infrastructure) : 7 millions de francs.

Les ressources de ce chapitre, qui finance les moyens d'essais à réaliser dans les établissements d'Etat et dans certains établissements de l'industrie aéronautique, sont en décroissance ; cela résulte d'une politique délibérée qui consiste à transférer progressivement aux industriels la responsabilité du financement des moyens d'essais nécessaires à la réalisation de leurs matériels. Les principaux industriels concernés sont la S. N. E. C. M. A. et TURBOMECA.

Cette option est intéressante. Seul l'avenir permettra d'apprécier l'efficacité de ce choix.

c) *Matériels du Commissariat* (Chap. 53-41).

Armement, Munitions (Chap. 53-51). — *Matériels au sol* (Chap. 53-52).

Ces chapitres sont dotés de ressources correspondant aux besoins.

Au chapitre 53-51, on remarquera que des crédits sont prévus pour financer en 1972, d'une part les munitions classiques de guerre et d'instruction, mais également :

— une tranche supplémentaire de missiles air-air Matra 530 rendue nécessaire par le retard du programme super 530 (montant : 12 millions) ;

— une seconde tranche de missiles air-air Magic, destinée à remplacer les Sidewinder (montant : 36 millions).

d) *Matériels de communications* (Chap. 53-71).

Les autorisations de programme s'élèvent à 474 millions. Les crédits de paiement, soit 95 millions, se répartissent ainsi :

Matériel de série : 65 millions de francs ;

Rechanges : 30 millions de francs.

La majeure partie des dotations de ce chapitre est destinée à poursuivre la réalisation des grands programmes lancés depuis plusieurs années (Strida, réseau Air 70, Palmier).

Parmi les soixante-quinze postes du programme de réalisations, une opération nouvelle mérite d'être signalée : la commande d'une première tranche de cinq radars Cerbère, destinés à remplacer les radars panoramiques d'aérodrome. Il convient, en revanche, de remarquer que les crédits consacrés aux réalisations de matériels de série sont inférieurs aux prévisions du plan. Il a été nécessaire, en effet, d'opérer un prélèvement de 20 millions au profit des rechanges.

Le parc augmentant chaque année, au moins en valeur, d'une quantité supérieure aux extinctions de matériel, entraîne l'augmentation des dépenses d'entretien.

e) *Matériels aériens* (chap. 53-72).

Les principales opérations financées en 1972 se présentent ainsi :

OPERATIONS	1972	
	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
<i>Série.</i>		
Jaguar	1.297.000	52.000
Réévaluation du coût des programmes antérieurs :		
Mirage F1	190.200	31.000
Transall	60.000	
Mirage III, Nord 262, Midas et Juventur.....	30.000	
Avion-école franco-allemand (Alpha-Jet)	10.000	5.000
Missile sol-air courte portée (S. A. C. P.).....	29.000	3.000
Programmes complémentaires et opérations diverses	99.000	11.000
Totaux (série)	1.717.000	102.000
<i>Rechanges</i>	820.000	120.000
Totaux pour le chapitre	2.537.000	222.000

Aux autorisations de programme prévues à ce chapitre figure un crédit de 1.297 millions de francs consacré à une commande de Jaguar.

L'emploi de cette dotation sera le suivant :

— 500 millions environ pour les hausses et compléments de maintenance pour les appareils commandés en 1968 et 1971, seuls soixante-quinze appareils seront commandés fermes ;

— 800 millions étaient prévus pour assurer la commande d'une nouvelle tranche d'une trentaine d'appareils. L'achat par l'Armée de l'Air de cinquante Mirage, que la France retenait depuis les mesures d'embargo, sera assuré sur ces crédits.

Il est important de rappeler qu'il avait été envisagé pour le budget 1972, une commande de cinquante appareils Jaguar. Cette différence considérable est le résultat des hausses intervenues depuis 1970, sur les commandes passées depuis 1968.

Aux modifications économiques, supérieures aux prévisions (10 % environ en 1970, au lieu des 5 % utilisés pour la planification) s'ajoutent ici des hausses dues à des motifs techniques ou conjoncturels. Les difficultés de la Société Rolls-Royce font aussi peser des incertitudes sur le coût réel du moteur Adour. Les premiers appareils doivent tout de même être livrés à l'Armée de l'Air, en 1972, avec environ un an de retard sur le programme fixé en 1968. Si la réalisation de l'appareil définitif est conforme aux espoirs, il paraît utile, après une commande de soixante-quinze unités, d'aboutir à un accord sur les prix et aussi d'examiner de façon précise les causes des hausses éventuelles.

A ce même chapitre, 420 millions restent pour satisfaire les autres demandes (hélicoptères, engin Crotale, avions de surveillance électronique, avions de livraison, hausses sur les programmes anciens).

Rechanges.

Les autorisations de programme demandées pour financer les rechanges sont de 820 millions ; compte tenu de l'activité aérienne que l'Armée de l'Air envisage en 1972, cette ressource est inférieure d'une cinquantaine de millions de francs aux besoins chiffrés par la D. T. C. A. Mais l'insuffisance des crédits « rechanges » pèsera moins sur l'activité aérienne que les limitations apportées au budget « carburants ».

f) *Infrastructure* (Chap. 54-61).

Les autorisations de programme arrêtées à ce chapitre sont d'un montant de 287,5 millions de francs en augmentation de 23 % environ par rapport au budget 1971, ce qui constitue un résultat positif, mais cette dotation demeure toutefois encore trop modeste pour faire face à l'ensemble des besoins.

Le programme des travaux qui seront lancés en 1972 n'est pas encore définitivement arrêté. Les ressources devraient permettre de :

— poursuivre les opérations engagées pour la création et la rénovation des bases aériennes : Villacoublay, Lyon-Mont Verdun, Aix-les-Mille, Toulouse, Salon-Cité de l'Air, Rochefort (construction de l'école), Plan Vauban ;

— de continuer les programmes de modernisation des pistes et des installations électriques, et de réaliser le plan d'équipements de l'Armée de l'Air (rénovation des installations opérationnelles, transmissions, défense aérienne).

Le montant annuel du budget autorisé, diminué des dépenses incompressibles nécessaires au fonctionnement des services et à la conservation du domaine, limite l'importance des travaux qui peuvent être retenus.

g) *Acquisitions immobilières* (Chap. 54-62).

La dotation pour 1972 est de 1.500.000 F. La modicité de ces crédits budgétaires entraîne la nécessité d'échelonner sur plusieurs années les acquisitions, en les limitant à une dépense annuelle de 1,5 à 2 millions de francs. Ils empêchent l'Armée de l'Air d'avoir une politique foncière lui permettant de se rendre propriétaire dans des conditions satisfaisantes des terrains qui lui sont utiles (en particulier dans la région d'Istres).

En revanche, la proposition en crédits de paiement a été relevée pour 1972.

*

* *

Etat et perspectives des programmes en cours.

Après l'analyse des crédits des titres III et V du budget de la section Air 1972, il paraît intéressant de poser le problème des moyens dont dispose l'Armée de l'Air. En effet, si les travaux de rationalisation des choix budgétaires n'en sont pas encore arrivés à leur stade final, ils ont néanmoins permis de dégager des indications et de définir une orientation pour l'an prochain. En effet, la méthode d'élaboration de programme a été conçue pour répondre à trois principes.

Cette structure doit être reliée aussi directement que possible aux missions des armées, afin que les décisions à prendre puissent être clairement présentées en termes d'objectifs. Elle doit être découpée en respectant l'organisation interne des Armées. Elle doit faire ressortir des coûts directs, ce qui impose d'affecter à chaque action la totalité des moyens qu'elle nécessite directement et sans partage. Ainsi se trouveront classées sur le plan budgétaire les missions opérationnelles des Forces armées, qui peuvent être regroupées en quatre volets :

- riposte nucléaire ;
- défense et combat pour la conduite de la manœuvre de dissuasion ;
- sécurité du territoire ;
- défense des intérêts Outre-Mer, et participation éventuelle à des actions extérieures. L'Armée de l'Air, par les Forces aériennes stratégiques, par les Forces aériennes de combat (défense aérienne et forces tactiques), par les avions de transport, les missiles et l'environnement de ces forces (moteurs et équipement), constitue un des facteurs essentiels d'une politique de défense nationale. Comment évoluera au cours de l'année 1972 le potentiel de l'Armée de l'Air ? Répondre à cette question pose le problème de l'état d'exécution des commandes de matériel aérien.

1° *Le Jaguar.*

S'agissant des forces tactiques, outre les Mirage III E déjà commandés au titre de la deuxième loi de programme et livrés au début du troisième Plan, l'Armée de l'Air recevra l'avion de combat et d'appui tactique Jaguar, capable pour certains de l'emport de l'arme nucléaire tactique.

Le programme a été mené en coopération franco-britannique : avion, Dassault-Breguet et B. A. C. ; réacteur Adour, Turboméca et Rolls-Royce.

Pour la France, trois versions sont prévues : école — appui tactique air — appui tactique marine ; la France doit commander deux cents de ces appareils qui ont déjà une longue histoire.

Les précurseurs du Jaguar sont l'avion E. C. A. T. (école de combat et d'appui tactique), appareil transsonique de 7.000 kilogrammes environ, demandé en 1964 par l'Etat-major français, et le Breguet 121, gagnant en janvier 1965 du concours technique

E. C. A. T., appareil transsonique optimisé pour l'appui tactique, d'un poids de 8.750 kilogrammes en configuration lisse. Sur plusieurs points, les spécifications françaises de l'E. C. A. T. concordaient avec celles que la R. A. F. avait dans le même temps publiées sous la référence ASR. 362 et dont l'objectif était de définir un avion d'entraînement avancé supersonique.

1. Développement :

Huit prototypes totalisent plus de 12.000 heures de vol. Les difficultés techniques rencontrées au cours de la phase d'essais ont augmenté la durée et le coût du programme de développement.

Du côté français le montant des autorisations de programme affectées à ce programme est le suivant (en millions de francs) :

	AVANT 1972	EN 1972	TOTAL
Air	680,3	114	794,3
Marine	35	28,5	63,5
Total	715,3	142,5	857,8

2. Série :

Soixante-quinze appareils ont été commandés pour l'Armée de l'Air française : 50 en 1968 et 25 en 1971. Les livraisons doivent intervenir à partir de fin 1971 ; les dix premiers appareils, qui ne seront pas à un standard définitif, serviront à compléter l'expérimentation technique et opérationnelle ; les appareils suivants seront livrés aux formations de l'Armée de l'Air à partir de mi-1972.

Différents problèmes techniques ont conduit à ne pas utiliser la totalité des 2.811 millions de francs d'autorisations de programme inscrits à la section Air du budget jusqu'en 1971 : s'ajoutant aux soixante-quinze appareils ayant fait l'objet de commandes fermes, vingt-quatre appareils n'ont été commandés qu'à titre optionnel. Cette commande ne sera sans doute pas confirmée.

Les crédits demandés pour 1972 doivent servir à couvrir les hausses économiques sur les contrats antérieurs, à compléter les commandes de volants et rechanges associés aux quarante-neuf appareils de la seconde tranche ; le reliquat sera affecté à l'achat par l'Armée de l'Air des cinquante Mirage V.

Pour le programme Jaguar, les prix unitaires sont les suivants, aux conditions économiques de début 1971 (en millions de francs) :

	AVION	VOLANTS et rechange.	PRIX BUDGET
Jaguar A :			
Première tranche	18,2	11,1	29,3
Deuxième tranche	16,4	9	25,4
Jaguar E :			
Première tranche	17,8	9,1	26,9
Deuxième tranche	15,7	8	23,7

Le programme Jaguar, avion d'appui tactique indispensable à l'Armée de l'Air, rencontre dans son exécution des difficultés techniques (mise au point des moteurs et des cellules) et subit la conjonction de la hausse des prix et de l'insuffisance des crédits, ce qui entraînera une livraison très insuffisante des avions.

2° *Mirage F 1.*

Pour la défense aérienne, les Mirage F 1 doivent remplacer les matériels retirés du service au cours du III^e Plan. Le F 1 est un intercepteur tout temps construit par la Société Dassault avec un réacteur Atar 9 K de la Snecma.

1. Développement.

Les essais en vol se déroulent de manière satisfaisante et la mise au point se poursuit normalement.

Les trois prototypes totalisent environ 800 heures de vol.

Avec les 106 millions de francs d'autorisations de programme de 1972, 574,5 millions de francs auront été affectés à ce programme de développement dont le coût, jusqu'en 1975, est estimé à 750 millions de francs environ aux conditions économiques de début 1971.

Les 106 millions de francs demandés pour 1972 serviront à financer d'une part la poursuite de la mise au point de l'avion proprement dit (cellule, équipements et moteur) et, d'autre part, la poursuite des essais relatifs au système d'armes.

2. Série :

Quatre-vingt-cinq appareils sont commandés. Les livraisons sont prévues à la cadence de deux avions par mois à partir du début de 1973.

192 millions de francs sont demandés pour 1972 ; ils sont destinés à la couverture des hausses économiques de 1971. Le total des autorisations de programme affectées à ce programme sera ainsi porté à 2.765 millions de francs.

Les prix unitaires des appareils sont les suivants, aux conditions économiques de 1971 (en millions de francs) :

	AVION	VOLANTS et recharge.	PRIX
Première tranche (30 avions)	23,2	9,4	32,6
Deuxième tranche (55 avions)	18,05	8,55	26,6

L'insuffisance des crédits ouverts en 1971 a conduit à réduire les volants de rechanges commandés avec les avions de la deuxième tranche. Ce retard devra être rattrapé en 1973.

Dans l'ensemble, ce programme se déroule dans de bonnes conditions.

3° Avion biréacteur Larzac.

Un protocole franco-allemand signé le 23 juillet 1970 a lancé la phase de définition d'un projet d'avion Alphajet destiné à l'équipement des forces aériennes des deux pays. Il s'agit d'un avion biréacteur Larzac, étudié par AMD-Bréguet en coopération avec Dornier. Deux versions sont prévues, une version de base, école pour la France, une version dérivée, appui pour l'Allemagne.

Pour les études, il existait avant 1971, une autorisation de programme de 15 millions de francs ; le III^e Plan a prévu un crédit de 236 millions de francs ; il y a une autorisation de programme de 55 millions de francs dans le budget 1972.

Mais là encore, des difficultés sont nées : l'accord total n'est pas encore réalisé entre les deux pays concernés, en particulier les clauses d'exportation à faire figurer dans le contrat donnant lieu à des divergences.

Le lancement du premier prototype était prévu pour 1970 ; il a été reporté à fin 1971 ; il y a donc déjà un an de retard, retard qui se répercutera sur le calendrier de la sortie en série

de ces appareils : le glissement dans le temps, comme pour le Jaguar, sera sérieux et entraînera des difficultés pour l'armée de l'Air.

4° *Avion de combat.*

Le plan militaire 1971-1975, dans son exposé des motifs, prévoit la mise en service vers l'année 1980 d'un nouvel avion de combat.

En vue de la définition de cet avion, il a été commandé deux avions AMD à flèche variable, équipés de deux réacteurs SNECMA Atar 9 K, l'un G 8 biplace, l'autre G 8 A monoplace. Le G 8 a fait son premier vol en mai 1971. Le premier vol du G 8 A est prévu pour mai 1972.

Ces avions sont destinés à la mise au point de l'avion à flèche variable, à l'évaluation de la formule dans des conditions opérationnelles et à la mise au point des constituants et systèmes d'armes en vue de la définition du programme d'avion de combat futur de l'armée de l'Air. En fait, cette opération n'avait pas été prévue explicitement lors de la préparation du III^e Plan militaire. Les autorisations de programme utilisées pour la construction de ces deux G 8 proviennent de celles prévues pour la définition d'un avion de combat futur. Le budget 1972 ouvre une autorisation de programme de 45 millions de francs pour la poursuite de cette étude.

Il est certain qu'un double intérêt doit se porter sur le choix de l'appareil à venir : intérêt quant à la flèche variable, intérêt quant au choix du moteur : faudra-t-il développer encore un réacteur de la série Atar ou au contraire utiliser le M 53 dès la fin de ses essais ?

5° *Moteurs.*

a) Le moteur Larzac est un turboréacteur SNECMA-Turboméca, à double flux, destiné à la propulsion des avions militaires légers (Alphajet notamment) sur la version 02 en 1971 ; les essais au sol se sont poursuivis et les essais en vol sur banc volant ont débuté ; les premiers moteurs prototypes, version 04, ont été commandés, leurs essais commenceront fin 1972.

Une autorisation de programme de 165 millions de francs est prévue à cette fin au III^e Plan (50 millions de francs avant 1971), le budget 1972 prévoit une autorisation de programme de 41 millions de francs (40 millions de francs en 1971).

b) Le *moteur M 53* est un turboréacteur SNECMA à post-combustion destiné à la propulsion de l'avion de combat futur.

La mise au point se déroule de manière satisfaisante.

Les essais au banc au sol sont en cours ; ils se poursuivent en 1972, en vol, sur banc volant subsonique.

Une autorisation de programme de 633 millions de francs figure au plan militaire (184 millions de francs avant 1971) ; le budget 1972 prévoit une autorisation de programme de 152 millions de francs (135 millions de francs en 1971).

Ce nouveau matériel donne toute satisfaction. Un marché à forfait (en dehors des hausses économiques) a été accepté par l'industrie pour la durée du plan pour l'étude du M 53.

Ce moteur doit être avionnable en 1976, au début du prochain plan. Ceci posera alors le problème de son utilisation. Or, l'avion de combat futur n'est prévu qu'autour des années 1980.

Telle se présente l'évolution des programmes majeurs contenus dans le III^e Plan militaire au stade de l'année 1972. Il s'agit donc essentiellement de l'utilisation des moyens financiers dont dispose l'Armée de l'Air.

La réalisation des moyens matériels dépend de l'industrie aéronautique.

Perspectives et réalités de l'industrie aéronautique française.

A l'aube des années 1970, l'industrie aéropostale française se présente, à différents titres, sous un jour nouveau.

Tirant parti du précieux capital que constitue pour elle l'expérience acquise depuis plus de soixante années, elle a en effet suivi une évolution qui, au stade actuel, lui permet de disposer d'un puissant potentiel de bureaux d'études, d'ateliers de prototypes, de moyens d'essais et de production. Dans le même temps, elle a procédé à des réorganisations profondes, qui se traduisent par un renforcement de ses structures.

La part qu'elle réserve aux recherches et aux études lui permet d'affronter les techniques les plus originales et les problèmes les plus complexes.

Ses implantations industrielles, comme ses moyens de production et ses effectifs, légèrement supérieurs à 100.000 personnes, sont à la mesure des fabrications lancées et des projets à l'étude.

Cette industrie couvre à la fois les secteurs des cellules, des propulseurs, des engins, des équipements dans les domaines de l'aéronautique et de l'espace.

La capacité de cette industrie s'exprime en quelques chiffres. Son chiffre d'affaires hors taxes en 1970 dépassait 7 milliards de francs. Ses exportations représentent 33 % du chiffre d'affaires total, mais près de 50 % de sa production (en déduisant les marchés d'études et de développement). Le chiffre d'affaires exprimé par salarié est plus élevé en France que dans toute industrie aéronautique du monde.

Rééquiper l'Armée de l'Air, avec des moteurs nationaux, fut le premier objectif de l'industrie renaissante au lendemain de la guerre.

Cette politique lui permit d'atteindre un niveau international consacré par d'importants marchés militaires conclus à l'étranger. Jusqu'en 1970, les productions militaires représentaient les deux tiers des activités totales de l'industrie. Aujourd'hui, les programmes civils nouveaux sont des réalités de demain (Concorde, l'Airbus, A 300 B, Mercure, Frégate, Mystère 20 T, Falcon 10, etc.).

La troisième loi-programme militaire et le VI^e Plan de développement économique et social permettent d'établir pour les années 1971-1975 les plans de charges des activités, fabrications de série et prototypes des secteurs avions, engins et moteurs. En fin de plan, les charges civiles devraient représenter 60 % et les charges militaires 40 % de l'activité totale de l'industrie aéronautique française.

L'essor de cette industrie de pointe se présente favorablement. On estime que les effectifs devraient progressivement et sur une période de cinq ans connaître une expansion de 15 à 20 %. La progression des exportations devrait se situer dans la période 1971-1975 (durée du VI^e Plan) entre 10 et 15 % par an.

Ces quelques indications situent les aspects caractéristiques de l'industrie aéronautique française, qui entend affirmer sa position internationale.

Conclusions.

Le budget de la section Air est marqué, pour 1972, par la poursuite de l'application ponctuelle de la troisième loi de programme militaire. Mais la rigueur des chiffres sensiblement conformes aux prévisions ne peut dissimuler un certain nombre de difficultés qu'il faudra s'efforcer de résoudre en 1972, si l'on veut maintenir la capacité opérationnelle de l'Armée de l'Air, et rendre possible l'exécution des missions prioritaires qui lui sont confiées.

Les répartitions différentes des autorisations de programme s'expliquent par les modifications provoquées par les hausses économiques, les difficultés techniques et certains ajustements correspondant à de nouvelles situations. Ainsi se constatent des retards et des délais supplémentaires apportés à l'exécution de certains programmes.

La réduction des effectifs et le dégagement de personnels-cadres sera prévisible en 1972. Il paraît urgent que la loi sur la réorganisation des Armées puisse entrer en vigueur l'année prochaine. En effet, elle devient le corollaire inéluctable de ces mesures. La politique d'effectifs qui résulte du III^e Plan justifie des structures nouvelles, et s'accompagne d'un aménagement des missions.

Les crédits affectés aux dépenses en carburants et à l'entretien des matériels ne tiennent pas assez compte des besoins. Une activité aérienne normale doit pouvoir être assurée pendant toute l'année.

L'entretien des appareils, toujours plus complexes, se traduit par des coûts plus élevés. Il s'agit ici d'une constatation dont devraient tenir compte les dispositions budgétaires.

En résumé, il serait souhaitable que les efforts fussent orientés dans trois directions : *l'amélioration de la condition des personnels, l'augmentation des crédits de fonctionnement, l'amélioration de la gestion, par la réforme des structures.*

La politique de rationalisation des choix budgétaires facilitera cette détermination.

Dans le domaine des équipements et des investissements, il apparaît que les données du Plan ne pourront être respectées si l'on veut arriver aux résultats espérés. Difficultés techniques, hausses économiques, retards conduisent fatalement à une révision. En cours d'exécution, si l'on veut éviter des glissements néfastes, la loi de programme doit faire l'objet de nouvelles études et d'une adaptation. Il est sans doute trop tôt pour déterminer exactement dans quelle mesure a été perturbée son application.

M. le Ministre d'Etat chargé de la Défense nationale a prescrit un réexamen des conditions d'exécution. Pour des raisons qui tiennent essentiellement aux prix, sur deux points précis, les études et les fabrications, il sera indispensable de revoir la conception actuelle et, en fonction des exigences modernes et dans une perspective à long terme, de préciser nos choix. La vitesse présente de réalisation entraîne la conséquence suivante : pour un même montant global de crédits, moins d'appareils sont livrés et, d'autre part, les crédits d'études connaissent des réductions importantes.

Dans cette double direction, la loi programme a donné des assurances à l'industrie aéronautique, son avancement ne doit pas déséquilibrer les plans de charge, mais dans le même sens, l'industrie se doit d'essayer de contenir ses prix. Deux ans de fonctionnement facilitent une appréciation mesurée des réalités. Il convient d'en retirer un enseignement pour l'avenir immédiat et pour le futur.

En particulier, les retards inadmissibles apportés à la livraison des appareils de série détournent le plan de ses objectifs et chargent par réaction le Plan suivant. Le potentiel aérien ne peut, dans les années à venir, descendre au-dessous de sa capacité actuelle ; les retards constatés dans la mise au point, puis dans la livraison des Jaguar, ne pourront être compensés par l'achat par l'Armée de l'Air des 50 Mirage V. Il convient de souligner toutefois la qualité et l'utilité de ces appareils dont le prix de revient, équipement compris, se révèle, par rapport au Jaguar, nettement plus économique.

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

LE MIRAGE V

Caractéristiques générales.

Le Mirage V est un Mirage III E avec un équipement très simplifié, destiné à l'attaque au sol avec armement conventionnel.

L'allègement de l'équipement, électronique surtout, lui permet d'emporter une charge supplémentaire en carburant et en armement.

Poids au décollage : 13,5 tonnes.

Propulseur : un S. N. E. C. M. A. A. T. A. R. 9 C d'une poussée de 62.200 kg avec P. C.

Vitesse maximum : Mach 2,2.

Autonomie maximum : 4 heures.

Equipement.

- 2 postes radio ;
- 1 radio-compass ;
- 1 viseur simplifié.

Possibilités d'emport.

Carburant : maximum 7.375, soit 1.000 litres de plus que le 111 E.

Armement :

- 2 canons de 30 millimètres ;
- charge maximum de 4 tonnes en bombes, lance-roquettes et engins.