

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1977.

## 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 1978,*  
ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VII

Défense.

SECTION « AIR »

Par M. Albert VOILQUIN,

Sénateur.

---

(1) Cette Commission est composée de : MM. André Colin, *président* ; Jacques Ménard, Emile Didier, Antoine Andrieux, Georges Repiquet, *vice-présidents* ; Jacques Genton, Serge Boucheny, Philippe Machefer, Francis Palmero, *secrétaires* ; Michel d'Aillières, Gilbert Belin, Jean Bénard Mousseaux, André Bettencourt, Eugène Bonnet, Charles Bosson, Raymond Bourguine, Louis Brives, Jacques Chaumont, Georges Constant, Gilbert Devèze, Jean Garcia, Lucien Gautier, Alfred Gérin, Mme Marie-Thérèse Goutmann, MM. Marcel Henry, Louis Jung, Jean Lecanuet, Max Lejeune, Louis Le Montagner, Louis Longequeue, Louis Martin, Michel Maurice-Bokanowski, Jean Mercier, Claude Mont, André Morice, Paul d'Ornano, Jean Périquier, Edgard Pisani, Robert Pontillon, Roger Poudonson, Eugène Romaine, Abel Sempé, Edouard Soldani, Jean-Louis Vigier, Emile Vivier, Albert Voilquin, Michel Yver.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (5<sup>e</sup> législ.) : 3120 et annexes, 3131 (tomes I à III et annexes 50 et 51), 3150 (tome IV) et in-8° 770.

Sénat : 87 et 88 (tomes I, II et III, annexes 41 et 42) (1977-1978).

## SOMMAIRE

---

	Pages
	<hr/>
INTRODUCTION .....	3
I. — <i>Présentation générale</i> .....	4
Place du budget Air dans le budget de défense et évolution par rapport au budget 1977 .....	5
II. — <i>Le titre III</i> .....	6
II.1. — <i>Contenu financier. — Evolution des crédits</i> .....	6
II.2. — <i>Les personnels. — Structure des effectifs</i> .....	7
II.3. — <i>L'activité aérienne</i> .....	10
III. — <i>Le titre V</i> .....	13
III.1. — <i>Contenu financier</i> .....	13
III.2. — <i>Les programmes majeurs</i> .....	15
III.3. — <i>L'environnement</i> .....	18
CONCLUSION .....	21

---

## INTRODUCTION

---

Le budget 1978 s'applique à la deuxième année de la loi de programmation militaire.

Le budget adopté en 1977, première année de cette programmation, représentait, comme l'avait souligné en son temps votre Rapporteur, le minimum indispensable pour assurer le maintien de la capacité opérationnelle de l'armée de l'Air sans hypothéquer gravement son avenir.

En effet, l'année 1977 aura été une année très difficile.

Un effort financier s'avérait donc nécessaire, afin de rendre les moyens accordés à l'armée de l'Air compatibles avec les missions qui lui sont dévolues.

En ce sens, le budget de la section Air qui vous est proposé pour 1978 présente des aspects positifs car il amorce le redressement d'une situation très préoccupante, particulièrement dans les domaines essentiels des études, des fabrications et de l'activité aérienne. De sérieuses insuffisances demeurent cependant.

## I. — PRÉSENTATION GÉNÉRALE

En termes de crédits de paiement et d'autorisations de programme, le projet de budget de la section Air, se présente ainsi :

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	1977	1978	Variation	1977	1978	Variation
Titre III .....	955	1.085	+ 13,6 %	6.015	6.958	+ 15,85 %
Titre V .....	6.499	9.320	+ 43,4 %	5.574	6.686	+ 19,94 %
<b>Total</b> .....				<b>11.589</b>	<b>13.644</b>	<b>+ 17,73 %</b>

L'accroissement du budget Air est de 17,73 %.

La progression des crédits de paiement est respectivement de 15,85 % et 19,94 % pour les titres III et V, inversant la tendance enregistrée les années précédentes et d'une croissance relativement plus forte des dépenses ordinaires par rapport aux dépenses en capital.

(En pourcentage.)

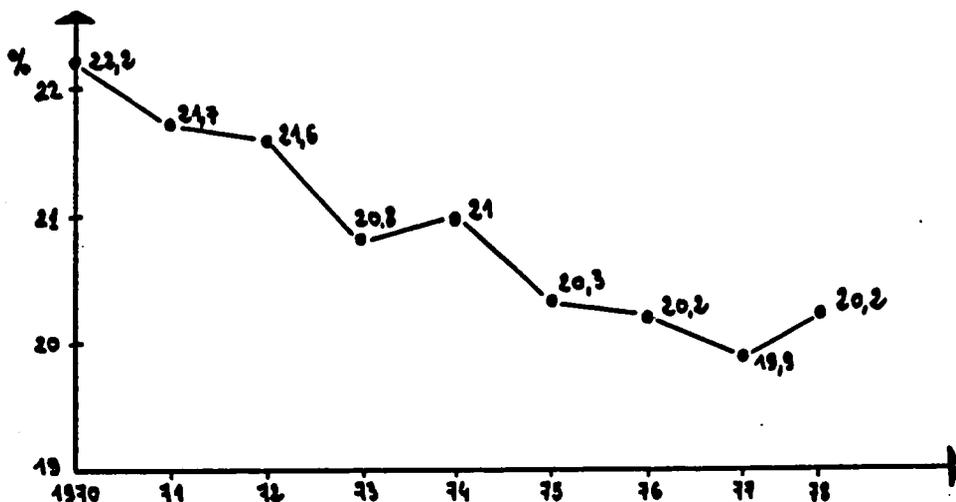
	TITRE III	TITRE V
1975 .....	48,5	51,5
1976 .....	50,33	49,65
1977 .....	51,9	48,1
1978 (hors crédits P.C.E. et provisions) .....	50,9	49,1

Crédits des personnels civils extérieurs (P.C.E.) et provisions inclus, la part respective des titres III et V est de 52 % et 48 %. Cet équilibre est à comparer à celui du budget général de la Défense, dont les pourcentages sont de 58 % pour le titre III et 42 % pour le titre V.

Au sein du budget de la Défense, le budget de la section Air, dont la part est de 20,2 %, amorce une hausse rompant avec la tendance pratiquement maintenue depuis 1970 (à structure budgétaire comparable).

Part du budget Air dans le budget Défense.

(En pourcentage.)



Si l'on intègre dans les crédits de paiement les 390 millions de francs des P.C.E. et provisions inscrits à la section commune, la part de l'Air est alors portée à 20,74 %, encore inférieure aux 21,29 % envisagés dans la loi de programmation.

Ceci signifie que le retard cumulé pour les années 1977 et 1978, en crédits de paiement, selon la répartition définie par la loi de programmation, s'élève, pour la section Air, à 561,7 millions de francs (192,8 millions de francs en 1977 + 368,9 millions de francs en 1978).

Les autorisations de programme, de leur côté, augmentent de 43,4 % en ce qui concerne le titre V. L'impression optimiste tirée de cette progression doit être tempérée si l'on considère la faible croissance des autorisations de programme de l'année précédente — + 3 % au budget 1977 —. Le retard cumulé en termes de travaux de programmation est encore estimé à plus de 3 milliards pour ces deux dernières années. A ce sujet, il semble opportun de rappeler, que sur le montant de 2.560 millions de francs manquant au budget de la Défense en 1977, 2.200 millions de francs, soit 85,9 % de cette insuffisance, furent supportés par la section Air.

## II. — LE TITRE III

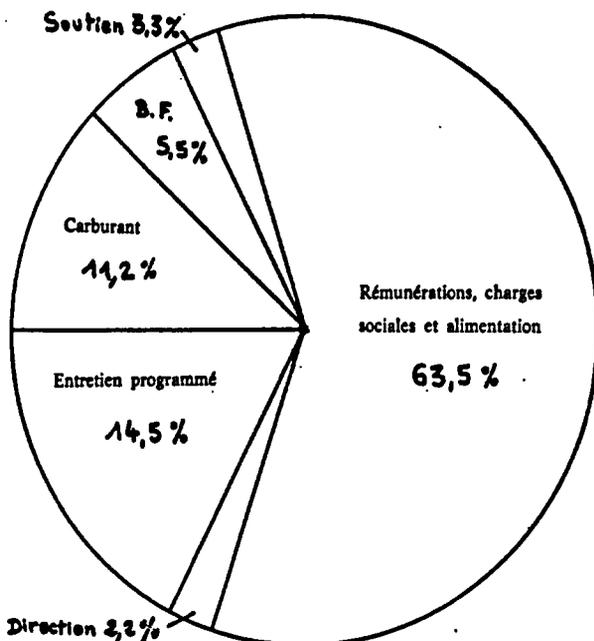
### II. 1. — Le contenu financier.

Le détail du titre III en crédits de paiement (et autorisations de programme pour le seul chapitre 34-31) est donné ci-dessous en précisant les variations par rapport à l'année précédente.

(En millions de francs.)

CHAPITRES BUDGÉTAIRES		CREDITS de paiement		VARIATION (En pourcentage.)
Numéro	Intitulé	1977	1978	
<b>1. Crédits de paiement.</b>				
31-12	Soldes d'indemnités .....	3.208,7	3.684,3	+ 14,8
33-10 33-91	Cotisations et prestations sociales.	386,3	448,8	+ 16,18
34-11	Alimentation .....	250,8	284,7	+ 13,5
34-12	Fonctionnement des bases aériennes.	326	380,7	+ 16,8
34-13	Dépenses centralisées de soutien ..	199,3	231,1	+ 6,9
34-14	Carburants et fluides .....	629,6	772,5	+ 22,7
34-21	Frais d'exploitation des services ..	71,7	63,1	— 12
34-31	Entretien des matériels-Programme	880,7	1.011,1	+ 14,2
34-32	Frais de fonctionnement D.T.C.A.	61,9	62,8	+ 1,6
34-41	Achat de matériels informatique ..	>	0,75	(nouveau)
34-42	Autres dépenses informatique ....	>	36,3	(nouveau)
<b>Totaux titre II .....</b>		<b>6.015,2</b>	<b>6.958,4</b>	<b>15,68</b>
<b>2. Autorisations de programme.</b>				
34-31	Entretien des matériels-Programme.	955	1.085	+ 13,6

Les grandes rubriques intéressent les frais de personnels (soldes, charges sociales, alimentation), les carburants, l'entretien programmé des matériels aériens, le fonctionnement des bases aériennes, le reliquat étant consacré aux dépenses de soutien et au fonctionnement des directions de services :



Il apparait nettement que la charge la plus lourde réside dans les dépenses de rémunérations, charges sociales et alimentation, qui représentent 63,5 % des dotations, pourcentage sensiblement égal à celui de l'année précédente ; du fait de l'incompressibilité de ces chapitres, les possibilités de choix et de redéploiement au sein du titre III sont extrêmement limitées puisque par ailleurs 25,5 % de ce titre sont réservés au carburant et à l'entretien programmé.

## II. 2. — Les personnels. — Structure des effectifs.

Les effectifs budgétaires de l'armée de l'Air pour 1977 sont, à quelques unités près, semblables à ceux de 1976, soit au total 100.809.

Par catégorie budgétaire, la répartition est conforme au tableau suivant :

Effectifs Air.

CATEGORIES	EFFECTIFS budget 1977 (A)	EFFECTIFS budget 1978	BALANCE	EFFECTIFS réalisés juin 1977 (B)	DIFFERENCE (B) — (A)
<b>Personnels active.</b>					
Officiers .....	7.494	7.430	— 64	7.447	— 47
Elèves officiers .....					
Sous-officiers .....	44.981	44.427	— 494	44.778	— 203
Hommes du rang ....	9.594	10.140	+ 546	7.326	— 2.268
<b>Personnels du contingent.</b>					
Officiers .....	10	0	— 10	10	0
Sous-officiers .....	2.176	2.176	0	2.174	— 2
Hommes du rang ....	36.546	36.546	0	36.748	+ 202
Volontaires féminines ..	30	30	0	12	— 18
<b>Totaux .....</b>	<b>100.831</b>	<b>100.809</b>	<b>— 22</b>	<b>97.495</b>	<b>— 2.336</b>

Nota : Depuis 1977, les personnels féminins officiers et sous-officiers ne sont plus différenciés des personnels masculins.

En général, l'amélioration de la condition militaire et les réformes statutaires mises en application en 1976 et 1977 ont été favorablement accueillies et ont eu des effets bénéfiques tant sur le plan de l'avancement que sur celui des rémunérations pour les personnels officiers et sous-officiers de l'armée de l'Air.

Ces progrès ainsi qu'une conjoncture économique moins favorable ont entraîné une baisse sensible des départs volontaires.

*Officiers.*

En ce qui concerne les officiers, s'ajoute à ce fait une légère diminution des effectifs budgétaires liée à la création du corps des majors (— 64 en 1978).

L'application, en fonction des nouveaux statuts, de l'avancement semi-automatique au grade de lieutenant-colonel a déjà augmenté sensiblement depuis 1976 le nombre des officiers existant dans ce grade. Ce phénomène, dont l'origine réside dans le recrutement excédentaire des promotions d'officiers de 1951 à 1958, risque de défavoriser un certain nombre d'officiers qui, en temps normal, auraient pu espérer

accéder au grade supérieur. Ce problème ne trouvera certainement une solution que dans l'aménagement des mesures d'incitation au départ déjà existantes et dans l'octroi d'un surnombre limité de postes du groupe III à octroyer provisoirement à partir de 1981.

### *Sous-officiers.*

Des difficultés de recrutement caractérisaient la gestion des sous-officiers de l'armée de l'Air, jusqu'à l'année 1975. Cette tendance s'est brutalement inversée à partir de 1976, les départs avant limite d'âge diminuant de moitié alors que les demandes d'engagement croissaient. Certes, la qualité du recrutement bénéficie largement de cette inversion mais la persistance du phénomène accentuera certaines difficultés de gestion : ralentissement de l'avancement, réduction des autorisations à servir au-delà de la limite d'âge inférieure, retard pour l'octroi de l'échelle de solde n° 4. Les tableaux d'avancement ont été réduits, et le temps de service moyen d'accession à l'échelle 4 a été porté de neuf ans à onze ans. Le budget 1978 prévoit une augmentation de pourcentage d'échelle 4 limitée à 1 %, permettant de ne pas accentuer ce décalage de deux ans. Il faut également constater que les attributions annuelles qui étaient de 4.335 en 1975, sont tombées à 950 en 1977.

Sans évolution notable de la conjoncture, il conviendrait d'envisager certaines mesures d'incitation au départ comparables à celles qui ont été mises sur pied pour le corps des officiers.

### *Majors.*

La création du corps des majors a été bien acceptée par les différentes catégories de personnels. Aux 480 déjà nommés en 1976 et 1977, il est prévu d'ajouter 280 majors à nommer en 1978, à moitié au choix, à moitié à l'ancienneté.

### *Hommes du rang.*

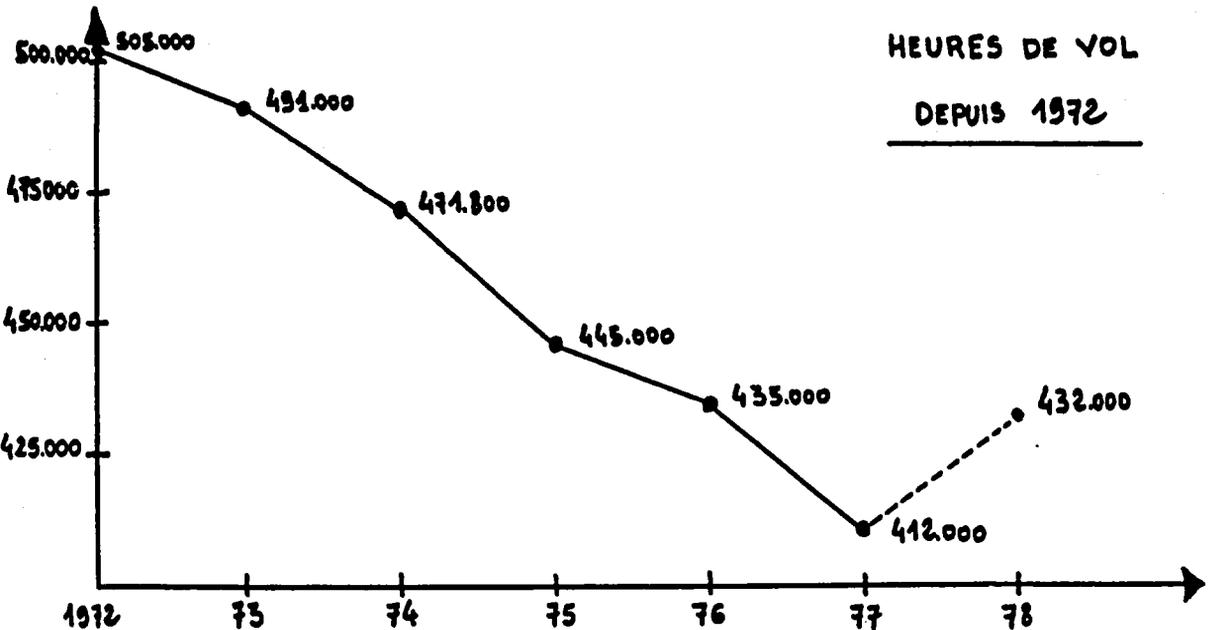
L'accent a été mis sur la fonction spécifiquement militaire des appelés. La période d'instruction initiale a été augmentée d'une semaine ; les affectations des appelés s'orientent beaucoup plus vers les postes à caractères technico-opérationnel ou militaires que vers les postes de servitude. Dans cet esprit, le plan de revalorisation des unités de protection et défense des bases, s'étalant sur une période de six ans à partir de 1976, verra les effectifs de ces unités se renforcer de 1.453 hommes du rang, sans augmentation des droits budgétaires.

Une nouvelle formule de recrutement d'engagés spécialistes vient d'être lancée en 1977. Elle vise expérimentalement à utiliser des militaires, qui, par engagement ne pouvant excéder cinq ans, serviront en qualité de caporaux-chefs, brevetés élémentaires du premier degré. Cette catégorie d'hommes du rang, dont la fonction s'adapte parfaitement aux tâches élémentaires de maintenance, s'intègre entre les aides-spécialistes ou hommes du rang d'active et les sous-officiers du personnel non navigant titulaires du brevet deuxième degré. Cette création répond aux trois objectifs suivants : diversification des modes de recrutement, économies de formation en écoles, amélioration du déroulement des carrières ; 4.000 sergents seront à terme remplacés par un nombre équivalent de caporaux-chefs brevetés apportant ainsi une nette amélioration à la « pyramide sous-officiers ».

En conclusion, afin de faciliter une gestion des personnels, qui, dans l'ensemble, est saine, il conviendrait d'adopter quelques mesures de portée limitée ; aux suggestions proposées dans ce rapport pourraient s'ajouter certaines améliorations dont les coûts sont mineurs eu égard aux effets qu'il faut en attendre sur le moral : augmentation supplémentaire de 1 % du nombre d'échelles de solde n° 4, revalorisation des indemnités de sujétions d'alertes opérationnelles, de services aériens, de sécurité aérienne, et octroi d'une prime de service de 5 % aux officiers (lieutenants, capitaines) qui perçoivent une solde inférieure à celles de certains sous-officiers anciens.

### II. 3. — L'activité aérienne.

En 1977, le budget de la Section Air ne permet qu'une activité aérienne de 412.000 heures. Ce chiffre est à rapprocher de 500.000 heures, activité moyenne de l'armée de l'Air jusqu'en 1973 mais qui a ensuite constamment diminué comme le montre le graphique ci-dessous.



Pour maintenir à 15 heures/mois l'entraînement des pilotes de combat (1), objectif minimum mais prioritaire, les mesures suivantes ont dû être prises au titre de l'année 1977 :

— réduction du nombre de pilotes en unités. Le taux pilote/avion a été ramené dès le 1<sup>er</sup> janvier de 1,5 à 1,3 dans l'aviation de combat ;

— interruption de l'entraînement d'un certain nombre de pilotes opérationnels affectés hors unités ;

— mise en attente de jeunes pilotes de chasse déjà brevetés mais qu'il n'était pas possible d'affecter en unité ;

— réduction considérable de l'activité « transport » : 30 % notamment pour certaines unités de N 2501.

Trois facteurs conditionnent directement l'activité aérienne : les allocations en carburants opérationnels, l'entretien programmé des matériels aériens impartis au titre III et les rechanges au titre V.

Les crédits pour le chapitre « carburants » en 1978 sont en augmentation de 22,7 % sur ceux de 1977. Un accroissement de 20.000 heures de vol, portant le total général à 432.000 heures, est attendu

---

(1) A ce sujet, il convient de constater que les normes de 18 heures de vol par mois sont celles retenues par les aviations américaine et britannique.

de cette augmentation. Il devrait permettre de desserrer les contraintes imposées en 1977 :

— pour l'aviation de combat, tout en maintenant une activité de 15 heures/mois par pilote affecté en unité, le courant d'affectation de jeunes pilotes sera repris ainsi que l'entraînement des pilotes opérationnels hors unités ;

— pour l'aviation de transport, une relance significative des activités aériennes est prévue car l'expérience a prouvé qu'il n'était pas possible de maintenir à un niveau aussi bas l'activité « transport », non seulement pour l'instruction mais encore pour les besoins interarmées.

Encore faut-il que cette amélioration des possibilités en carburants ne soit pas compromise par une hausse, non compensée, du prix des produits pétroliers durant l'année 1978 comme cela s'est produit en 1977, année que marque une insuffisance au chapitre « carburants » de 53,5 millions de francs, par le simple effet de l'augmentation du prix de cession.

Le programme d'activité aérienne reste également tributaire des crédits affectés à l'entretien programmé des matériels. Ceux-ci sont en augmentation de 13,6 % pour les autorisations de programme et 14,8 % pour les crédits de paiement et leur montant est cohérent avec un programme d'activité de 432.000 heures de vol.

En conclusion, l'effort de rétablissement en matière d'activité aérienne ébauché avec le budget 1978 devra être poursuivi avec constance lors des budgets ultérieurs pour rejoindre, à court terme, le niveau de l'année 1974, correspondant à 470.000 heures, considéré comme hautement souhaitable pour maintenir à l'armée de l'Air ses capacités opérationnelles.

### III. — LE TITRE V

#### III.1. — Contenu financier.

Nombres des chapitres	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
		1977	1978	Différence en pourcentage	1977	1978	Différence en pourcentage
51-71	<i>Première partie.</i> — Etudes, recherches et prototypes .....	951	1.392	+ 46,40	947	1.319,5	+ 39,3
52-71	<i>Deuxième partie.</i> — Investissements techniques et industriels .....	100	121,5	+ 21,50	98,9	107,5	+ 8,6
	<i>Troisième partie.</i> — Fabrications Air .....						
53-41	Matériels du Commissariat Air .....	200	260,9	+ 30	200,1	216,9	+ 8,3
53-51	Armements et munitions .....	385	687	+ 78,40	310	446	+ 39,7
53-52	Matériels au sol .....	125	202	+ 61,60	154	142	— 7,7
53-71	Electronique .....	820	978,1	+ 19,20	667	730	+ 9,5
53-72	Matériels aériens .....	3.578	5.288	+ 47,70	2.822	3.359	+ 19
53-77	Fabrications de séries pour divers ministères .....	»	»	»	»	»	»
	<b>Totaux</b> .....	<b>5.108</b>	<b>7.416</b>	<b>+ 45,18</b>	<b>4.153</b>	<b>4.894</b>	<b>+ 17,8</b>
	<b>Infrastructure :</b>						
54-61	Travaux et installations .....	329	385	+ 17	364	362,5	— 0,4
54-62	Réquisitions immobilières .....	11	5	— 54	10,7	2,5	— 76,5
	<b>Totaux titre V</b> .....	<b>6.499</b>	<b>9.320</b>	<b>+ 43,40</b>	<b>5.574</b>	<b>6.686</b>	<b>+ 19,9</b>

Avec 9.320 millions de francs d'autorisations de programme, la dotation de la section Air augmente de 43,4 % par rapport à celle de 1977 ; les crédits de paiement avec 6.686 millions progressent de 19,9 %.

Comme il a été souligné dans l'étude générale du budget Air 1978, cette progression très nette ne saurait toutefois faire oublier la faible augmentation des crédits votés au budget 1977, qui est de + 3 % pour les autorisations de programme et + 11,6 % pour les crédits de paiement, alors que les coûts des matériels aéronautiques ont subi des hausses de 16,3 % en 1976, 11 % en 1977 et subiront une hausse estimée à 10 % en 1978.

Les options essentielles du titre V :

- remonter le niveau des études ;
- sauvegarder les commandes majeures pour maintenir le parc à 450 avions de combat ;
- donner une priorité absolue au Mirage 2000 ;
- préserver le niveau d'activité aérienne (conséquence pour les rechanges du titre V),

sont honorées ; compte tenu des contraintes budgétaires, des retards ou des insuffisances apparaissent dans le domaine des matériels de support (matériels techniques et électroniques) et dans le domaine des armements guidés et des munitions de combat. L'homogénéité des forces aériennes et de leur entraînement en souffrira.

En 1977, dans un budget déjà restreint, les études avaient reçu une portion congrue, le taux de croissance n'étant que de 0,9 % pour les autorisations de programme et de 11,8 % pour les crédits de paiement. Les deux tiers des crédits d'études portaient d'ailleurs sur le système d'arme « Mirage 2000 » qui avait reçu une priorité absolue.

Dans le projet de budget 1978, le chapitre 51-71 a été substantiellement rehaussé avec une augmentation de 46,4 % des autorisations de programme et 39,3 % des crédits de paiement.

Dans l'enveloppe de 1.392,5 millions de francs d'autorisations de programme et de 1.319,5 millions de francs de crédits de paiement, la priorité reste donnée au Mirage 2000 et à son moteur M 53-05.

Les crédits dégagés dans les autres domaines d'études ne permettront pas de rattraper certaines insuffisances ou retards amorcés les années précédentes, en particulier dans les études d'un moteur appelé à succéder au M 53-05, de l'armement guidé « laser », de l'ouverture du domaine de tir air-sol du Mirage F 1 et du radar aéroporté de reconnaissance.

Pour maintenir une flotte d'appareils de combat de 450 unités, les livraisons annuelles doivent porter sur environ 35 appareils. Ce chiffre ressort d'un simple calcul des pertes dues au vieillissement et à l'attrition accidentelle :

- pour une durée de vie moyenne de quinze à vingt ans, vingt ans étant une limite rarement atteinte par les aviations anglo-saxonnes, le remplacement annuel doit être de 22 à 23 avions ;

— le taux d'attrition, calculé statistiquement, est de l'ordre de 1 pour 10.000 heures de vol pour tout type d'avion de combat, d'où nécessité de remplacement de 12 avions/an.

Les commandes d'avions de combat pour les trois dernières années ont été les suivantes : 11 en 1975, 30 en 1976, 30 en 1977. Le retard théoriquement pris dans les commandes représente une annuité complète. Il ne sera pas comblé en 1978, les commandes ne portant que sur 33 Mirages F 1. Il conviendra d'effectuer un rattrapage dans les budgets ultérieurs, sinon les dotations, pour l'ensemble de la famille Mirage III ne pourront plus être tenues à partir de 1980, ce qui conduirait à la dissolution d'escadrons de combat au début de la prochaine décennie.

### III. 2. — Les programmes majeurs.

#### *L'aviation de combat.*

Dans les années précédant la programmation, l'armée de l'Air avait fixé le niveau souhaitable de sa flotte d'avions de combat à 650 unités. La loi de programmation a modéré ses ambitions à 450 avions en ligne, chiffre correspondant à la dotation de 30 escadrons opérationnels.

Les forces de l'aviation de combat s'articulent autour de trois types d'appareils : les Mirage III dont certains vont atteindre vingt ans de service et les Mirage F 1 et Jaguar dont les livraisons continuent. A l'horizon 1982-1984, le Mirage 2000 doit prendre la relève des Mirage III appelés à disparaître.

#### *Mirage F 1.*

Aux 116 Mirage F 1 commandés avant 1977, la loi de programmation a prévu d'ajouter une commande de 109 Mirage F 1 supplémentaires pour maintenir le potentiel à 450 avions de combat avant la livraison du Mirage 2000.

30 Mirage F 1 sont commandés en 1977. 33 le seront en 1978.

Les livraisons effectuées cette année ont permis la complète transformation de la 12<sup>e</sup> escadre de chasse de Cambrai sur ce type d'appareil, les derniers SM B 2 de l'armée de l'Air étant réformés.

#### *Jaguar.*

Les 200 Jaguar, commandés avant 1977, sont en cours de livraison. Malgré un ralentissement de la cadence de production, ramenée

de 2,5 à 1,5 avion par mois, un escadron a été équipé de ce type d'appareil, s'ajoutant aux 6 escadrons déjà existants, durant l'année 1977.

### *Mirage 2000.*

Le monoréacteur Mirage 2000 a été retenu pour l'équipement futur de l'aviation de combat. Cet appareil est équipé du réacteur M 53-05, d'un radar Pulse Doppler, de commandes de vol électriques et de divers équipements de contre-mesures électroniques.

Il a reçu une priorité absolue.

Dans le budget Air 1978, les crédits qui lui sont affectés, soit en crédits d'études et développement, soit en crédits d'industrialisation, apparaissent dans le tableau suivant :

(En millions de francs.)

	1978		1977	
	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.
Etudes et développement .....	620	367	461	232
Industrialisation .....	617	178	40	45

Dans le chapitre 51-71, la part du Mirage 2000 représente 44,5 % des autorisations de programme et 34,9 % des crédits de paiement. En fait, tous ces chiffres sont à majorer si l'on y intègre tous les composants du système d'arme.

Le programme se déroule normalement, réserve faite du radar Pulse Doppler dont la mise au point souffre d'un léger retard. Le vol du premier prototype est planifié pour les premiers mois de 1978 et la livraison du premier appareil de série pour 1982.

### *Réacteur M 53.*

Au cours de la discussion du budget de la Défense à l'Assemblée nationale, des questions ont été posées concernant le réacteur M 53-05 (actuel réacteur retenu pour le Mirage 2000) et le développement éventuel d'un réacteur M 53-07 qui pourrait être appelé à le remplacer.

Le ministre de la Défense a bien voulu apporter à votre Rapporteur des éclaircissements, qui lui permettront d'émettre des opinions plus affirmées sur ce problème.

Le réacteur M 53-07 ne répond à aucun des critères qui permettraient d'envisager son utilisation sur le Mirage 2000 :

— au plan technique, il est moins performant à basse altitude que le réacteur M 53-05 en ce qui concerne la consommation spécifique ;

— au plan financier, le coût supplémentaire de son développement serait de plus de 700 millions de francs ; c'est en fait un programme nouveau ;

— au plan de l'échéancier, sa sortie ne pourrait être envisagée qu'après 1982, d'où incompatibilité avec le programme Mirage 2000.

Il faut donc s'en tenir au moteur M 53-05 de 9 tonnes de poussée pour le Mirage 2000 et entreprendre, en son temps, le développement d'un moteur entièrement nouveau, de plus de 10 tonnes de poussée, similaire aux réacteurs qui équipent actuellement les avions de combat de l'U.S. Air Force. C'est dans cette optique qu'un programme « Dextre » d'étude de turbine vient d'être confié à la S.N.E.C.M.A.

### *L'aviation de transport.*

Les Nord 2501 (Noratlas), fidèles serviteurs depuis vingt-cinq ans de notre aviation de transport, ont une maintenance de plus en plus onéreuse.

Cette année, une vingtaine d'entre eux, parmi les plus anciens, a été retirée du service, ainsi que les quadrimoteurs DC 6. La relève de ces matériels, préconisée par la loi de programmation s'avère indispensable. Elle sera assurée par le bimoteur C 160 Transall. L'accord gouvernemental en vue de relancer la chaîne de fabrication a été notifié au mois de juillet 1977. Il est inscrit dans la loi de finances rectificative 1977 un montant de 520 millions de francs au titre de l'article 29 de la loi de finances du 18 décembre 1957, afin de permettre le lancement de la fabrication de six appareils destinés à l'exportation.

L'armée de l'Air a besoin d'une trentaine de Transall pour remplacer la totalité de ses Noratlas. Dans le cas où seuls 25 exemplaires seraient retenus, l'échéancier des commandes dans un premier temps serait le suivant : 4 appareils en 1978, 10 en 1979, 11 en 1980. La commande de 4 Transall est effectivement prévue au budget 1978.

### *L'avion-école Alphajet.*

La loi de programmation a prévu la commande de 144 Alphajet pour la période 1977-1982, 142 devant être livrés durant la même époque et 58 après 1982.

Le lancement de la fabrication de cet avion-école destiné à remplacer le T 33 dans un premier temps et le Mystère IV dans un deuxième temps avait pris un an de retard. Les T 33, avions datant de plus de vingt-six ans, arrivent à bout de souffle et certaines anomalies dans le vieillissement de leur structure risquent d'engager la sécurité. Une accélération des commandes était donc nécessaire : 33 Alphajet seront commandés en 1978, rattrapant en partie le glissement des commandes antérieures.

Les deux premiers appareils de série seront livrés en 1978 et 31 en 1979.

### III. 3. — L'environnement.

Dans le cadre général fixé par la programmation, un certain nombre d'objectifs secondaires doivent être pris en considération dans la définition du budget 1978, concernant les munitions et missiles, la défense aérienne et l'infrastructure, éléments englobés dans un vaste ensemble qui, par souci simplificateur, est appelé l'environnement. N'étant pas affecté d'une priorité majeure, il paraît évident que c'est sur l'environnement que pèsent les économies rendues nécessaires par une enveloppe budgétaire finie.

Néanmoins, en ce domaine, votre Rapporteur voudrait souligner le remarquable effort fait par l'armée de l'Air pour assurer la sécurité de ses installations opérationnelles contre les attaques aériennes par l'amélioration de la détection à basse altitude, le camouflage et le durcissement, l'implantation d'un dispositif anti-aérien, toutes mesures en parfaite cohérence avec celles visant à renforcer les moyens de protection et défense contre les infiltrations et attaques terrestres.

### *Munitions et missiles.*

Le retard pris les années précédentes au chapitre « armements et munitions » a conduit inévitablement à une diminution de 30 % de l'entraînement au tir aérien, nuisible à la qualification opérationnelle des pilotes de combat. Parallèlement les stocks de munitions de combat sont passés largement en-dessous des normes. Le chapitre

53-51 est porté pour 1978 à 687 millions de francs en autorisations de programme et 446 millions de francs en crédits de paiement, soit une hausse respective de 78,4 % et 39,7 %. Les effets de ces augmentations, importantes pour l'entraînement, ne pourront se faire sentir qu'à partir de 1979, compte tenu des délais de livraison.

### *Défense aérienne.*

La loi de programmation a mis l'accent sur l'amélioration des moyens de détection et de défense à basse altitude. Dans cet esprit, un programme de développement de radars de couverture basse avait été lancé. Du fait des restrictions budgétaires ce programme a pris un an de retard.

Les programmes concernant les missiles sol-air Crotale et les batteries anti-aériennes de 20 millimètres sont poursuivis :

— la première unité à deux sections de missiles Crotale est mise en place avant la fin de l'année sur une base F.A.S. (1). Il est prévu d'équiper deux autres bases F.A.S. en 1978. Les autres sections de missiles, déjà commandées, seront livrées en 1979 et 1980 ;

— le choix a été fait d'un bitube de 20 millimètres. L'équipement de cinq bases sera lancé en 1978.

### *Infrastructure.*

Le chapitre 54-61 relatif à la section Air prévoit une dotation de 385 millions de francs d'autorisations de programme, soit une majoration de 17 % par rapport à 1977. Les crédits de paiement s'élèvent à 362,5 millions de francs en diminution de 0,4 % sur ceux de 1977.

Dans ces conditions, seront financés en priorité les programmes en cours d'exécution :

— le programme Vauban est destiné à doter la défense aérienne d'un réseau de détection et de contrôle automatisé. La troisième tranche des travaux, le C.D.C. (2) de Tours, sera financée en 1978. L'achèvement du programme en sa totalité est prévu en 1980 ;

— le durcissement et le camouflage des installations opérationnelles se poursuit : la construction d'abris bétonnés pour avions de combat a été lancée en 1972. Actuellement 148 abris ont été réalisés

---

(1) F.A.S. : Forces aériennes stratégiques.

(2) C.D.C. : Centre de détection et contrôle.

et 18 le seront en 1977. En 1978 il est prévu la construction de 20 abris supplémentaires ;

— le plan de rénovation et construction de casernements afin de loger les personnels selon les normes se voit consacrer 18,3 millions de francs. Ce crédit sera employé à la réalisation de 120 chambres de sous-officiers et 250 lits d'hommes du rang et à la rénovation de 150 chambres de sous-officiers et 400 lits d'hommes du rang.

La deuxième phase de reconstruction de l'école technique de l'armée de l'Air de Rochefort a débuté en 1977 et se déroulera au cours de 1978. L'achèvement de l'ensemble est prévu pour 1980.

Enfin l'armée de l'Air qui a la responsabilité de 38 pistes est tenue de les rénover selon un cycle moyen de l'ordre de dix ans, soit 2 à 4 pistes par an. Le coût annuel de l'opération avec la participation du Génie de l'Air est de l'ordre de 20 millions de francs.

## CONCLUSION

---

L'analyse qui vient de vous être présentée a mis l'accent sur les points forts et les faiblesses du budget de la section Air pour 1978.

Les motifs de satisfaction ne manquent pas :

— l'activité aérienne, qui, en 1977, a atteint son niveau le plus bas depuis plus de vingt ans, amorce un redressement encore modeste, mais prometteur pour les prochaines années. Les mesures adoptées en année de restriction, réduction des heures de vol de l'aviation de transport, du nombre de pilotes en unités de combat et de la formation de jeunes pilotes, n'auraient pas tardé à engager gravement l'avenir de l'armée de l'Air ;

— les crédits consacrés aux études ont été revitalisés ; la plus grande partie en est affectée aux programmes ayant reçu priorité dans la loi de programmation 1976 ;

— les programmes majeurs suivront normalement leur cours. Les commandes d'avions de combat sont celles d'une année normale ; les commandes des avions-école permettent de rattraper une partie du retard pris les années précédentes. La chaîne des avions de transport est relancée, donnant l'assurance d'une relève des appareils anciens.

Des faiblesses sont néanmoins apparentes. Elles sont le fait des retards et des insuffisances cumulés dans les années 1975 et 1976 et que le budget 1977 n'aura pas totalement amortis.

En ce qui concerne le titre III, hors du fonctionnement opérationnel en augmentation, les crédits consacrés au fonctionnement qui n'est pas directement lié à l'activité opérationnelle ne sont majorés que du seul taux de reconduction.

En ce qui concerne les dépenses en capital, d'une part, les commandes d'appareils de combat ne compensent pas les retards pris précédemment, d'autre part la priorité absolue a été donnée aux programmes majeurs, défavorisant ou décalant certaines opérations considérées comme moins prioritaires.

En résumé, le budget 78 de la section « Air » tient, dans les grandes lignes, les objectifs physiques de la programmation, mais en délais-

sant une partie de l'environnement qui, sans être absolument vitale, s'avère néanmoins essentielle pour assurer l'homogénéité des forces aériennes françaises.

Cependant, dans une conjoncture difficile, il représente un effort incontestable et traduit la volonté de mener à bien une politique de modernisation des équipements, qui devra être poursuivie avec énergie lors des budgets des années ultérieures.

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission vous propose un avis favorable à l'adoption des crédits de la section « Air ».