

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1978.

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 1979, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

TOME VII

Défense.

SECTION « AIR »

Par M. Albert VOILQUIN,

Sénateur.

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (6^e légis) : 560 et annexes, 570 (annexes 53 et 54), 573 (tome IV) et in-8° 79.

Sénat : 73 et 74 (tome III, annexes 42 et 43) (1978-1979).

Loi de finances. — Armée de l'Air - Défense.

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	3
I. — Présentation générale	5
II. — Le titre III	9
1. — Contenu financier, répartition et évolution des crédits.....	9
2. — Les personnels.....	11
3. — L'activité aérienne.....	15
4. — Les dépenses de fonctionnement.....	17
III. — Le titre V	19
1. — Contenu financier, répartition et évolution des crédits.....	19
2. — Les programmes majeurs.....	21
1° Matériels aériens.....	21
2° Matériels de défense aérienne.....	23
3. — L'environnement	24
Conclusion	29

INTRODUCTION

Les douze mois écoulés représentent une période fertile en événements qui auront permis à l'Armée de l'Air, tout en assurant sans faille ses missions permanentes de dissuasion, de surveillance et de défense de l'espace aérien national, de faire la preuve de ses capacités d'intervention outre-mer.

En effet, les forces aériennes ont représenté le facteur décisif des actions extérieures que la France s'est vue contrainte d'engager en Afrique, action d'assistance aux Etats amis et souverains avec lesquels nous lient des accords de défense et de coopération, actions d'humanité envers nos ressortissants.

Dans la conduite de ces opérations à longue distance, disponibilité immédiate, rapidité d'intervention, maîtrise dans l'organisation, souplesse et efficacité ont été amplement démontrées par nos escadrons de transport, de reconnaissance et d'appui.

A une époque où, en tout point de notre zone d'influence, peuvent se déclencher sans préavis toutes formes de crise brutale dans lesquelles les protagonistes disposent d'armements puissants et sophistiqués, les forces aériennes s'avèrent par nature, grâce à leur mobilité, leur rayon d'action et le poids de leurs armements, l'instrument privilégié et irremplaçable d'une stratégie d'intervention rapide et significative.

Ces considérations n'ont rien d'original. Il convient néanmoins de les rappeler, car, l'histoire le prouve, elles ont été souvent perdues de vue. Elles militent, si besoin en était, en faveur du maintien d'un potentiel élevé de nos forces aériennes.

Le projet de budget 1979 qui est proposé s'applique à la troisième année de la loi de programmation militaire. C'est dire l'importance qu'il revêt.

Il permettra, à mi-parcours d'une programmation étalée sur six ans et avant l'actualisation prévue par la loi pour la période 1980-1982, de mesurer le chemin parcouru vers les objectifs physiques initialement fixés.

Le projet de budget « Air » pour l'année 1979 a été analysé dans cette optique.

Dans un esprit de continuité, il traduit incontestablement le souci de suivre au mieux possible les termes de la programmation. Le redressement amorcé lors du budget 1978 après une année 1977 particulièrement difficile se confirme, mais son amplitude n'atteint pas le niveau que les insuffisances passées ont rendu nécessaire.

I. — PRESENTATION GENERALE

Le projet de budget de la Section « Air » pour l'année 1979 se présente ainsi en termes d'autorisations de programme et de crédits de paiement :

	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS de paiement.		
	1978	1979	Variation.	1978	1979	Variation.
Titre III.....	1 065	1 069	+ 0,36	6 958	7 750	+ 11,37
Titre V.....	9 320	11 498	+ 23,36	6 696	8 032	+ 20,13
Totaux				13 644	15 782	+ 15,66

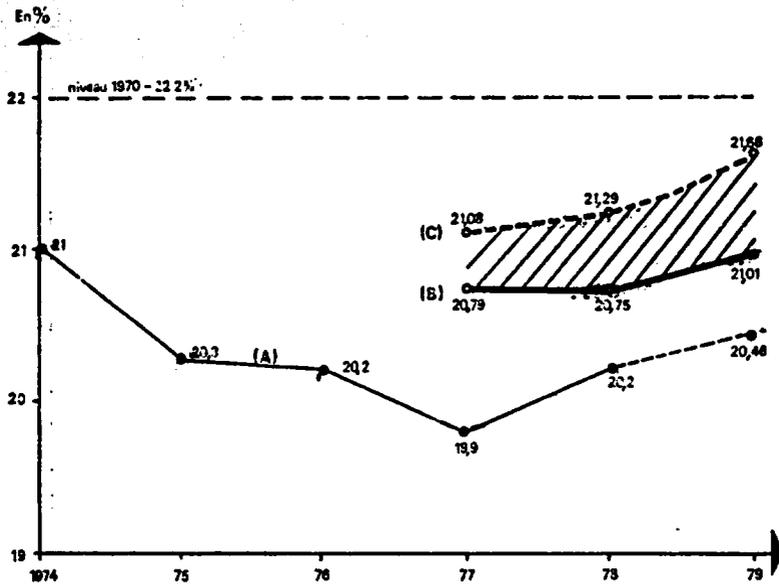
L'accroissement de l'ensemble des crédits de paiement, de l'ordre de 15,66 %, est supérieur à celui du budget de Défense qui est de 13,98 %.

Mais si, au sein du budget de Défense, la part du budget de la section « Air » poursuit une évolution relativement positive, 20,46 % en 1979 pour 20,2 % en 1978, il apparaît cependant que la comparaison avec les crédits prévus, en principe, pour la programmation laisse un solde négatif.

En effet, en structure de programmation (crédits « personnels civils extérieurs » et « provisions » intégrés) la part de la Section « Air » est inférieure de 385 millions de francs au tableau de marche théorique de la programmation. En pourcentage, cet écart se traduit par - 0,65 % pour 1979. D'année en année, il tend d'ailleurs à se creuser, alors que le budget global de Défense s'avère nettement supérieur aux chiffres initialement envisagés (+ 945 millions de francs pour 1979 et + 2 551 millions de francs pour les trois premières années de la programmation).

Le tableau ci-après matérialise en trois courbes les évolutions relatives du budget Air par rapport au budget de Défense.

Part du budget Air dans le budget de Défense.



- (A) Part du budget Air dans le budget de Défense (lois de finances).
- (B) Part du budget Air dans le budget de Défense en structure de programmation (crédits de paiement avec PCE et provisions).
- (C) Part prévue en principe par la loi de programmation.

Les autorisations de programme, de leur côté, augmentent de 23,36 % pour le seul titre V selon une progression légèrement inférieure à celle des autorisations de programme du titre V du budget de Défense qui est de 24,6 %. Au cours des deux premières années de la programmation, le retard cumulé des autorisations de programme de la Section « Air » a été estimé à plus de 3 milliards de francs ; les insuffisances d'autorisations de programme du budget 1979, de l'ordre de 2 milliards de francs, viendront s'y ajouter.

Pour la Section « Air », la ventilation entre dépenses de fonctionnement et dépenses d'investissement s'établit respectivement à 49,1 % et 50,9 % ; ces chiffres sont à comparer à ceux du budget de Défense : 56,7 % de dépenses ordinaires et 43,3 % de dépenses en capital. Ce résultat n'avait pas été atteint depuis de nombreuses années.

BALANCE AIR	TITRE III	TITRE V
1976	50,35	49,65
1977	51,9	48,1
1978	50,9	49,1
1979	49,1	50,9

Il semble toutefois que l'on tende là vers une limite. Sans variation importante des masses budgétaires, toute nouvelle compression relative du titre III ne pourrait qu'hypothéquer les crédits de fonctionnement déjà soumis à de strictes économies.

En résumé, au sein d'un budget de Défense en excédent par rapport à la loi de programmation, le budget de la Section « Air », malgré un net redressement, accuse encore un retard en ce qui concerne les dotations, retard dont les répercussions se feront sentir sur le contenu physique de cette programmation.

II. — LE TITRE III

1. — Contenu financier.

Le détail par chapitre 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 au budget de l'année précédente.

Crédits de paiement.
(En millions de francs.)

CHAPITRES PUDGETAIRES		1978	1979	VARIATIONS en pourcentage.
31.12	Soldes et indemnités.....	3 684,3	4 165,4	+ 13,03
33.10 90	Cotisations et prestations sociales...	448,8	505,4	+ 12,6
34.11	Alimentation	284,7	299,8	+ 5,3
34.12	Fonctionnement des bases aériennes.	380,7	440,1	+ 15,6
34.13	Dépenses centralisées de soutien....	231,1	249	+ 16,8
34.14	Carburants et fluides.....	772,5	889	+ 15,1
34.21	Frais d'exploitation des services (DC- MAA-DCCA)	63,1	72,7	+ 15,1
34.31	Entretien programme des matériels.	1 011,1	1 015,1	+ 0,4
34.32	Frais de fonctionnement DTCA.....	62,8	71,4	+ 13,5
34.41	Achat de matériels informatiques....	0,75	1	+ 33,3
34.42	Autres dépenses informatiques.....	36,3	41	+ 12,9
	Total titre III.....	6 958,4	7 750,2	+ 11,37

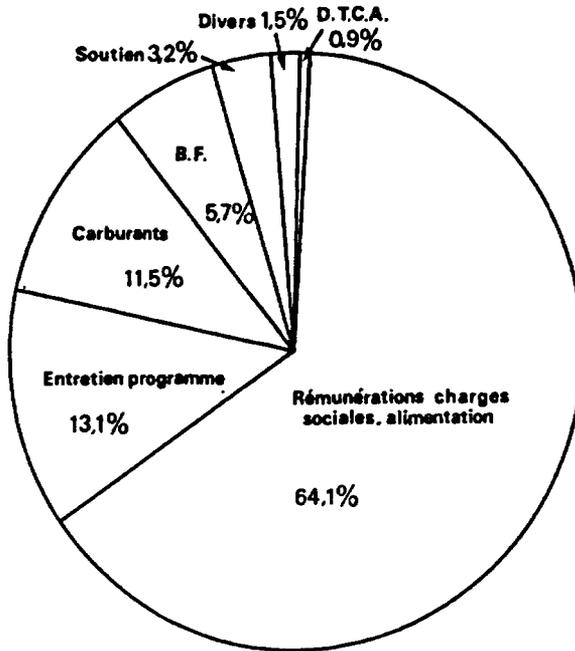
Autorisations de programme.
(En millions de francs.)

CHAPITRES BUDGETAIRES		1978	1979	VARIATIONS en pourcentage.
34.31	Entretien programmé des matériels.	1 085	1 089	+ 0,36

Avec 7 750 millions de francs de crédits de paiement, le titre III est en augmentation de 11,37 % sur celui de 1978, cette progression étant sensiblement égale à celle du titre III du budget de Défense : 11,7 %.

La charge la plus importante reste celle dévolue aux dépenses de rémunérations, charges sociales et alimentation qui englobe pratiquement les deux tiers de l'ensemble, charge pratiquement incompressible. Les crédits consacrés aux carburants et à l'entretien programmé qui conditionnent l'activité aérienne portent sur 24,6 % du titre, en légère décroissance par rapport à l'année précédente.

Les dépenses de fonctionnement et de soutien restent sensiblement au même niveau par maintien de strictes mesures d'économie.



2. — Les personnels.

Les effectifs budgétaires de l'Armée de l'Air pour 1979 sont, à une unité près, globalement égaux à ceux de 1978 : 100 810. Certains aménagements envisagés réduiront le nombre des officiers et des sous-officiers au profit des hommes du rang d'active.

Effectifs Armée de l'Air.

CATEGORIES	EFFECTIFS budget 1978.	EFFECTIFS moyens réalisés premier semestre 1978.	BALANCE	EFFECTIFS budget 1979.	DIFFE- RENCE 1978-1979.
Personnels d'active (carrière ou sous contrat) :					
Officiers	7 430	7 321	— 109	7 391	— 39
Sous-officiers	44 487	44 487	— 20	44 027	— 460
Hommes du rang...	10 140	7 058	— 3 082	10 640	+ 500
Personnels du contingent :					
Aspirants et sous-officiers	2 188	1 736	— 452	2 166	— 22
Hommes du rang...	36 564	41 931	+ 5 367	36 596	+ 22
Totaux	100 809	102 513	+ 1 704	100 810	+ 1

Nota. — Les personnels féminins ne sont pas différenciés.

La prise en compte par l'Armée de l'Air de la mission de protection-défense de ses bases aériennes donne lieu à une restructuration de ses unités de protection et à une augmentation de leurs effectifs.

L'objectif est, dans une première phase, de consacrer 6 000 hommes (officiers, sous-officiers, hommes du rang) à cette mission et à la mise en œuvre des matériels de défense sol-air Crotale et batteries de 20 millimètres. Aucune augmentation d'effectifs n'étant prévue, les personnels nécessaires supplémentaires sont fournis, dans un premier temps, par la dissolution d'un bataillon du génie de l'Air et la réorganisation de ce commandement, par un prélèvement de 5 % sur les effectifs des groupes d'entretien et de réparation des matériels spécialisés et par le retrait progressif des hommes du rang appelés des organismes nourriciers. Dans un deuxième temps, il y aura certainement lieu de prévoir une ouverture de postes budgétaires dont le montant sera à calculer.

OFFICIERS

Les mesures prises l'année passée ont porté leurs fruits et dès cette année le recrutement des officiers des armes a pu être augmenté par rapport à ce qu'il était en 1977 (354 au lieu de 259).

Les départs en 1978 seront un peu inférieurs à ceux de 1977, du fait d'un nombre plus faible de départs en limite d'âge non compensés par des départs anticipés.

MAJORS

Il sera créé, en 1979, 279 postes de majors et 2 postes de majors pour la Gendarmerie de l'Air. S'ajoutant aux 760 majors déjà nommés, cette quatrième tranche portera leur nombre à 1 039, l'objectif étant d'atteindre 1 322 en 1980 afin d'obtenir 3% de majors dans chaque spécialité. La définition de leur poste est parfaitement déterminée : les majors du personnel navigant exercent leur commandement en fonction de leur qualification professionnelle de chef de patrouille de chasse ou commandant de bord, les majors du personnel non navigant ont des emplois de commandement au sein d'unités spécialisées (groupes de maintenance, unités de protection-défense, sécurité incendie, centres de défense aérienne et contrôles locaux).

SOUS-OFFICIERS

Liés à la conjoncture économique, les problèmes concernant les sous-officiers sont dus à un ralentissement brutal des départs volontaires depuis 1975, alors que le volume des demandes d'engagement allait croissant : cela entraîne ralentissement de l'avancement, retard pour l'octroi de l'échelle de solde n° 4, réduction des autorisations à servir au-delà de la limite d'âge inférieure.

Une légère reprise des départs avant limite d'âge se confirmera vraisemblablement en 1978 mais sans atteindre le niveau des années antérieures à 1975.

Dans le but d'améliorer la pyramide des sous-officiers, de diversifier les modes de recrutement et de pratiquer des économies de formation en école, la formule des brevetés élémentaires du premier degré avait été lancée expérimentalement en 1977. Ce

recrutement touche des militaires dont l'engagement ne peut excéder cinq ans, de grade maximum de caporal-chef, et dont le niveau technique s'adapte parfaitement aux tâches élémentaires de maintenance.

La formule a été retenue : 535 dont 92 femmes ont été ainsi recrutés en 1977, 672 dont 291 femmes le seront selon les prévisions en 1978. La suppression de 500 postes de sous-officiers permettra d'ouvrir droit à une troisième tranche de brevetés élémentaires du premier degré en 1979.

L'augmentation de 1 % d'échelle 4 accordée au budget 1978 a permis de ramener les délais d'application après l'obtention du brevet supérieur à une valeur presque normale sans toutefois en rendre l'attribution possible vers dix ans de service. Une nouvelle augmentation de 1 % d'échelle 4 est prévue au budget 1979.

Compte tenu de la haute technicité du corps des sous-officiers de l'Armée de l'Air, il paraît souhaitable d'atteindre le pourcentage de 60 % de postes à l'échelle 4, objectif qui pourrait être progressivement atteint par une augmentation annuelle de 1 % des droits budgétaires.

Le troisième problème touche aux limites d'âge. Du fait conjointement des difficultés de reclassement et de l'amélioration de la condition militaire, de nombreux sous-officiers ont demandé à utiliser la possibilité — nouvelle pour l'Armée de l'Air, puisque datant de 1972 — de prolonger leur service jusqu'à la limite d'âge supérieure de quarante-sept ans pour le personnel navigant et cinquante-deux ans pour le personnel non navigant. Satisfaction n'a pu être donnée à tous.

Une saine gestion du corps des sous-officiers réclame évidemment un courant entretenu de départs que compense un recrutement équilibré d'éléments jeunes ayant devant eux une carrière régulièrement tracée. Aussi, plutôt que de modifier, sous la pression conjoncturelle, un statut dont l'Armée de l'Air et les intéressés étaient au départ satisfaits, il conviendrait, comme la suggestion en était déjà faite dans le rapport de la Section « Air » du budget 1978, d'étudier et de proposer des mesures d'incitation au départ comparables à celles qui ont été mises sur pied pour le corps des officiers.

Ces mesures d'incitation à un départ raisonnablement avancé, aussi intéressantes seraient-elles, s'avèreraient néanmoins inutiles si le reclassement dans le secteur civil présentait de réelles difficultés.

Devant les réticences patronales ou syndicales que rencontrent certains candidats à une deuxième carrière, de nombreux militaires, et particulièrement les sous-officiers, ne cachent pas leur inquiétude souvent attisée par la rumeur d'éventuelles mesures visant le cumul.

Or l'espérance d'une deuxième carrière pour les militaires d'active doit être préservée si l'on veut conserver une armée jeune et dynamique. Il conviendrait peut-être qu'en ce problème la position officielle soit clairement affirmée.

FÉMINISATION

En matière de féminisation, l'Armée de l'Air a toujours mené une politique éclairée. De 1970 à 1978, le nombre des officiers féminins est passé de 103 à 145 et le nombre des sous-officiers féminins de 2 341 à 3 521, l'objectif étant d'atteindre 200 officiers et 5 000 sous-officiers en 1982.

Depuis 1976, les concours d'entrée à l'Ecole de l'Air et à l'Ecole militaire de l'Air sont ouverts aux jeunes femmes et jeunes filles pour le corps des officiers des bases et mécaniciens, dans la limite de 15 % des places offertes. Ainsi l'an dernier, les quatre premières élèves sont entrées à l'Ecole de l'Air et à l'Ecole du Commissariat de l'Air.

Officiers et sous-officiers féminins suivent au fil de leur carrière des cycles de formation identiques, à quelques adaptations près, à ceux des officiers et sous-officiers masculins.

HOMMES DU RANG

Le déficit des hommes du rang d'active, tel que le laisse apparaître le tableau des effectifs existants au premier semestre 1978, est compensé par le surnombre des appelés.

Les actions entreprises dès 1977 par l'Armée de l'Air pour améliorer les conditions d'exécution du service ont été développées en 1978 et seront poursuivies.

Le nombre des centres d'instruction militaire où s'effectue la période d'instruction initiale de cinq semaines a été réduit afin de normaliser l'encadrement. L'instruction des fusiliers commandos, chargés de la protection-défense a été uniformisée par la création de quatre centres d'instruction rattachés au Groupement des fusiliers commandos de l'air de Nîmes qui assure le contrôle de l'instruction.

La sélection des élèves gradés s'effectue dorénavant beaucoup plus selon des critères de valeur militaire et humaine qu'en fonction des diplômes universitaires acquis. Dans le même esprit, la sélection des élèves officiers de réserve donne priorité aux qualités de commandement.

La revalorisation des unités de sécurité et de protection s'est traduite par la création de 1 200 postes de fusiliers commandos et la suppression de 2 114 emplois à caractère administratif. Ainsi, de plus en plus, les affectations des appelés s'orientent vers des postes à caractère militaire ou technico-opérationnel.

LES MESURES CATÉGORIELLES

Des mesures catégorielles sont proposées ; leur impact sur les conditions de vie des personnels est sans commune mesure avec leur faible ampleur budgétaire, 12,1 millions de francs répartis ainsi :

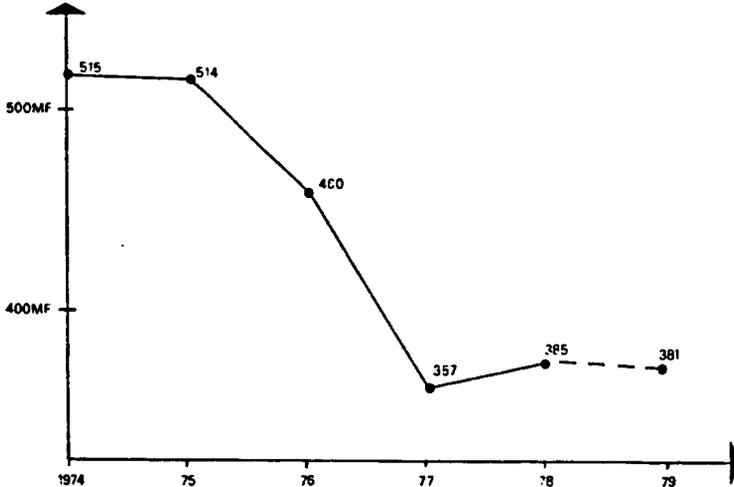
	Millions de francs.
Droit supplémentaire de 1 % d'échelle 4.....	3,8
Augmentation de la solde spéciale progressive	1
Relèvement de la solde spéciale à compter du 1 ^{er} juillet 1979	3,9
Réalisation de la deuxième tranche de CE 1 par suppression de 500 droits de sergents.....	1,9
Création de la quatrième tranche des majors.....	4,25
Augmentation des droits d'aspirants et diminution des droits d'élèves officiers ADL.....	0,25
Divers	0,8

3. — L'activité aérienne.

Le budget de l'année 1978 a amorcé le redressement d'une situation dangereuse en ce qui concerne l'activité aérienne, au plus bas lors de l'année 1977, puisque 20 000 heures de vols supplémentaires devaient être effectuées cette année. L'objectif de 15 heures de vol par mois sur avion d'arme par pilote de combat doit être atteint (16 heures pour les équipages des forces aériennes stratégiques) tout en améliorant le renouvellement des pilotes en unités.

Heures de vol depuis 1972.

Il est prévu une augmentation d'activité aérienne de 18 000 heures de vol pour 1979, portant le total à 450 000 heures de vol, soit un progrès de 4,2 % garantissant une meilleure satisfaction des besoins interarmées en matière de transport et permettant une normalisation du renouvellement des pilotes en unités.



La dotation budgétaire de 889 millions de francs (+ 15,08 % par rapport à 1978) au chapitre 34-14 « Carburants » devrait couvrir cette activité aérienne compte tenu du fait que la prévision de hausse de prix des carburants est établie à 10,92 % pour l'année 1979. Encore faudra-t-il qu'aucune augmentation imprévisible des produits pétroliers ne vienne contrarier ces prévisions. D'autre part, afin d'éviter tout handicap, les dépenses supplémentaires occasionnées en 1978 par les actions extérieures, découlant soit d'une augmentation de l'activité prévue de certains avions de transport, soit de tarifications différentielles des carburants dans certains pays, devraient faire l'objet d'ouverture de crédits au collectif de fin d'année.

On pourrait s'étonner de la faible évolution des crédits « Entretien programmé » des matériels, crédits qui conditionnent également l'activité aérienne : + 0,36 % pour les autorisations de programme et + 0,4 % en ce qui concerne les crédits de paiement. En fait, les dotations seront suffisantes. Les mesures prises par l'Armée de l'Air en vue d'utiliser au maximum des capacités de révision des Ateliers industriels de l'Armement et les propres capacités de réparation de ses unités et établissements ont permis de resserrer les crédits

nécessaires malgré une augmentation de l'activité aérienne. En revanche, les charges nouvelles imposent une plus grande profondeur de maintenance qui implique une instruction plus poussée de ses personnels.

4. — Les dépenses de fonctionnement.

De sévères contraintes résultant des restrictions imposées en 1976 se sont fait sentir sur ce chapitre. Les économies d'énergie (chauffage, électricité) sont, pour les commandants de base aérienne, un souci majeur. Ceux-ci sont souvent contraints de réduire les périodes de chauffage et de diminuer sensiblement la température des ateliers et locaux au grand dam du bien-être minimum et quelquefois du rendement de leurs personnels. Les 440 millions de francs prévus sur le chapitre 34-13, dont 89,6 millions de francs au titre du chauffage, devraient apporter des allègements en 1979, à condition toujours que le fuel n'augmente pas en cours d'année. On ne saurait trop souligner l'impact de ce chapitre sur les conditions de vie, donc sur le moral des personnels. Certes, les militaires se plient à une certaine rigueur mais ils la comprennent d'autant mieux qu'ils sont « Spartiates parmi les Spartiates ».

III. — LE TITRE V

1. — Contenu financier.

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS de paiement.		
		1978	1979	Evolution en pour- centage.	1978	1979	Evolution en pour- centage.
51-71	<i>Première partie.</i> — Etudes, recherches et prototypes.....	1 392	1 650	+ 18,5	1 319,5	1 461	+ 10,7
52-71	<i>Deuxième partie.</i> — Investissements techniques et industriels.	121,5	149,6	+ 23,1	107,5	164,6	+ 53,1
	<i>Troisième partie.</i> — Fabrications						
	Air						
53-41	Matériels du Commissariat						
	Air	260,9	285	+ 9,2	216,9	258	+ 18,9
53-51	Armements et munitions....	687	782	+ 13,8	446	593	+ 32,9
53-52	Matériels au sol.....	202	195	— 3,4	142	202	+ 42,2
53-71	Electronique	978,1	1 001	+ 2,4	730	872	+ 19,5
53-72	Matériels aériens.....	5 288	7 015	+ 32,6	3 359	4 081	+ 21,5
53-77	Fabrications de séries pour divers ministères.....						
	<i>Quatrième partie.</i> — Infra-structure :						
54-61	Travaux et installations.....	385	414	+ 7,5	362,5	394,7	+ 8,9
54-62	Réquisitions immobilières....	5	5	0	2,5	5	+ 100
	Totaux titre V.....	9 320	11 498	+ 23,36	6 686	8 032	+ 20,13

Avec 11 498 millions de francs d'autorisations de programme, le titre V de la Section « Air » enregistre une augmentation de 23,36 % sur celui de 1978, pourcentage légèrement inférieur à celui du titre V du projet de budget de Défense : 24,6 %. La forte progression, + 43,4 %, notée en 1978 s'étale.

Avec 20,13 % d'augmentation — chiffre supérieur à celui du projet de budget de Défense — + 17,1 % — les crédits de paiement s'élèvent à 8 032 millions de francs.

Dans la ligne de la programmation, les ressources du titre V devraient permettre d'honorer les grandes options retenues :

- maintien en ligne de 450 avions de combat ;
- sortie en série du Mirage 2000 à partir de 1982 ;
- valorisation de la capacité d'aérotransport ;
- accroissement de la capacité de défense à basse altitude.

Au cours des deux premières annuités de la programmation, les priorités retenues avaient été de privilégier les programmes majeurs, souvent au détriment de l'environnement. Pour l'année 1979, un effort particulier sera porté en certains domaines : radars, équipements de guerre électronique, munitions, afin de résorber en tout ou en partie l'incohérence qui résultait d'un manque d'homogénéité entre des matériels aériens évolués et un environnement défavorisé.

Malheureusement, le poids des insuffisances en autorisations de programme et crédits de paiement des budgets passés s'ajoutant à celles prévues cette année ne permettra pas de couvrir la totalité des besoins. Aussi, de notables insuffisances ou retards apparaissent dans les domaines des études, des munitions, des rechanges et de l'infrastructure.

La ventilation des grandes rubriques, au sein du titre V, est la suivante, en pourcentages :

	AUTORISATIONS de programme.		CREDITS de paiement.		
Etudes, recherches.....	14,35		18,18		
Fabrications :					
Matériels aériens.....	61,01	69,7	50,8	61,66	31,38 % du total des crédits de paiement de la Section « Air ».
Electronique	8,7		10,8		
Armements, munitions.....	6,8		7,38		
Infrastructure	3,8		4,91		

Ainsi que dans tous les budgets précédents, les fabrications de matériels aériens et d'électronique excèdent les deux tiers des autorisations de programme et les atteignent presque en ce qui concerne les crédits de paiement.

Les études et recherches tiennent la deuxième place dans la répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement, respectivement 14,35 % et 18,18 %. Comme l'an dernier,

la plus grande partie des crédits Etudes est absorbée par le Mirage 2000, 43 % des autorisations de programme de ce chapitre ; néanmoins, il manque environ 150 millions de francs et certains programmes se verront pénalisés de ce fait.

2. — Les programmes majeurs.

1° MATÉRIELS AÉRIENS

L'aviation de combat.

Le maintien d'une flotte aérienne d'appareils de combat de 450 unités sous-entend le renouvellement annuel d'environ 35 appareils. Ce chiffre, calculé sur une durée de vie moyenne de dix-huit ans par appareil, ressort du calcul des pertes annuelles dues au vieillissement, de l'ordre de 22 à 25, et d'un taux d'attrition accidentelle statistiquement confirmé de l'ordre de 10.

Pour les deux premières années de la programmation, les commandes d'appareils de combat ont été de 30 en 1977 et de 33 en 1978. Le budget 1979 prévoit la commande de 27 appareils : 4 Mirage 2000 et 23 Mirage F 1.

Mirage 2000.

Cet avion de défense et de supériorité aérienne destiné à remplacer les Mirage III à partir de 1982 a reçu la priorité au plan des études et de la réalisation. Les deux premiers avions monoplaces ont volé cette année et poursuivent leur campagne d'essais. Un avion biplace, partiellement financé par l'industriel, participera au programme de développement en début 1980.

La loi de programmation a fixé à 127 le nombre de Mirage 2000 à commander durant sa période d'application. Les quatre premiers appareils de série sont portés en commande au projet de budget 1979, au lieu de vingt initialement prévus. Sera-t-il possible de reporter la commande des seize appareils restants sur les trois dernières années de la programmation 1980-1981-1982 ? Etant donné les coûts, il est à craindre qu'un glissement d'une année n'affecte le programme Mirage 2000. Sur ce sujet, la réactualisation de la loi de programmation devrait nous éclairer.

Parallèlement au programme d'essais de l'avion, se poursuit le développement du réacteur M 53-05 destiné à l'équiper et pour lequel 155 millions de francs d'autorisations de programme et 162 millions de francs de crédits de paiement sont prévus au chapitre 51-71. Les essais au sol de ce réacteur sont complétés par des essais en vol réels sur deux bancs d'essai, la Caravelle et le Mirage F 1.

Mirage F 1.

Cet excellent appareil de défense aérienne, en service opérationnel depuis 1973, équipe actuellement trois escadres de chasse. Aux 116 Mirage F 1 commandés avant 1977, la loi de programmation a ajouté une commande de 109 appareils supplémentaires afin d'assurer le relai entre le Mirage III et le Mirage 2000, dans l'esprit du maintien du potentiel de l'aviation de combat à 450 avions en ligne.

Fin 1978, 179 appareils auront été commandés, dont neuf biplaces. En 1979, il est prévu la commande de vingt-trois avions, dont cinq biplaces, le reliquat de vingt-trois appareils à commander sera à porter sur les prochaines annuités.

Cent cinq Mirage F 1 ont été livrés à ce jour, sept appareils devraient être livrés en 1979 ; l'étalement des livraisons est dû à des raisons industrielles (exportation).

Jaguar.

Deux cents Jaguar avaient fait l'objet de commandes avant 1977. Dix-huit appareils seront livrés en 1978, seize sont prévus sur le budget 1979, portant alors le total à cent soixante-quatorze. Le programme sera clôturé par la livraison des vingt-six derniers appareils au-delà de 1979.

L'aviation de transport.

La chaîne de relance de fabrication des C 160 Transall, destinés à remplacer les N 2501, a débuté fin 1977.

Pour un besoin de vingt-cinq appareils, l'échéancier des commandes envisagé avait été le suivant : quatre en 1978, onze en 1979, dix en 1980. Quatre appareils ont été effectivement commandés en 1978. Huit Transall seront commandés en 1979. Le premier avion sera livré en 1981.

Le Transall de cette nouvelle série est un appareil aux performances améliorées. Il sera capable d'un emport de 14 tonnes au lieu de 8 ; son rayon d'action, à charge égale, sera pratiquement doublé.

L'avion-école Alphajet.

L'Alphajet est l'avion biplace construit en coopération dans sa version école pour les Français et appui léger pour les Allemands. Il est destiné à remplacer le T 33 en service depuis le début des années 50 (son âge dépasse largement celui des élèves pilotes qui le mettent en œuvre), et les Mystère IV dont les premiers vols datent de 1956.

La loi de programmation a fixé à 144 Alphajet les commandes pour la période 1977-1982, 142 devant être livrés dans le même temps, l'objectif final étant de deux cents appareils. A ce jour, soixante-six ont été commandés, vingt-deux le seront en 1979. S'ajoutant aux six appareils livrés en 1978, vingt-cinq le seront en 1979. Le premier escadron de la base-école de Tours devrait être totalement équipé en Alphajet en septembre 1979 et commencerait alors à former les élèves pilotes sur ce type d'appareil.

2' MATÉRIELS DE DÉFENSE AÉRIENNE

Les radars.

Un effort indispensable est fait en matière de modernisation des moyens de détection et contrôle :

— le radar Centaure est un radar de recueil et d'atterrissage destiné à équiper les aérodromes militaires en remplacement des radars d'approche actuels. Les résultats des essais et de l'expérimentation opérationnelle ont été satisfaisants. Une première commande de dix exemplaires sera lancée : six en 1978 et quatre en 1979 ;

— le radar Aladin est un système mobile de surveillance radar à basse et moyenne altitude, destiné à un emploi tactique. Les trois premiers exemplaires seront commandés sur le budget 1979 ;

— le radar Satrape est un radar altimétrique à balayage électronique en site, destiné à remplacer les matériels anciens adjoints aux radars de veille « 23 centimètres ». Une commande de série de quatre radars a été notifiée en 1974 ; le premier matériel a été livré en 1977, le reste le sera d'ici 1980.

Les matériels anti-aériens.

En ce domaine, l'Armée de l'Air, qui est en train de prendre l'entière responsabilité de sa défense, fait un effort remarquable, qui explique l'accélération de deux programmes. Crotale et batteries de 20 millimètres.

Le système d'arme Crotale est un système autonome et mobile, tout temps, équipé de missiles destinés à faire face à la menace d'avions rapides attaquant à basse altitude.

La section comprend essentiellement un véhicule radar de veille et deux véhicules de tir avec quatre missiles en batterie par véhicule.

Seize sections ont été commandées avant 1978 et une commande de quatre sections est prévue en 1979. Le programme est manifestement en avance puisque, fin 1979, treize sections auront été livrées.

Les batteries de 20 millimètres sont destinées à compléter le dispositif de défense anti-aérien, mais à très courte portée.

L'affût comporte deux canons-mitrailleurs, liés à un système optique, conçus et réalisés par le Groupement industriel des Armements terrestres.

La programmation avait inscrit 152 affûts de 20 millimètres. La commande des quarante premiers affûts est intervenue en 1978 : huit seront livrés avant la fin de l'année. Il est prévu la commande de 56 affûts en 1979.

3° L'ENVIRONNEMENT

Armement, munitions.

Le retard pris jusqu'en 1978 dans le chapitre 53-51 « Armement et munitions » a conduit non seulement à une diminution de l'entraînement des pilotes au tir aérien mais encore à une baisse des stocks de munitions de combat et à un ralentissement des commandes des munitions nouvelles.

Le budget 1978 avait marqué une relance. Le projet de budget 1979 prévoit en ce chapitre une augmentation de 32,9 % de crédits de paiement et de 13,8 % d'autorisations de programme qui devraient permettre :

- de renouveler le stock de munitions d'entraînement ;
- de commencer la mise à niveau du stock de munitions de combat ;
- de commander des munitions nouvelles.

Mais on peut dire qu'il manque environ 200 millions de francs d'autorisations de programme. Cette insuffisance affectera particulièrement les munitions nouvelles dont les études ont été souvent menées à bien et qui ne peuvent être commandées faute de crédits.

Et pourtant, l'expérience a démontré, ces derniers temps, l'absolue nécessité d'utiliser des missiles modernes permettant le tir à distance face à un ennemi disposant de matériels anti-aériens très performants bien que d'un emploi facile.

Les rechanges.

Les crédits prévus en 1979 pour les rechanges au chapitre 53-72, article 20, ne sont en augmentation que de 1,96 % en ce qui concerne les autorisations de programme. Compte tenu des hausses économiques, cette évolution ne paraît pas compatible avec :

— une augmentation de l'activité aérienne de 432 000 à 450 000 heures de vol ;

— une augmentation de l'activité aérienne de 432 000 à 450 000 heures de vol ;

— une consommation accrue de moteurs d'avions de transport et d'équipements de Jaguar due aux dures conditions climatiques rencontrées lors des opérations extérieures.

Un réajustement s'avérera certainement nécessaire.

Les matériels au sol.

Dans les deux premières années de la programmation, l'effort a porté sur la réalisation de matériels au sol nécessaires à la mise en œuvre des avions et systèmes d'armes nouveaux : Jaguar, Cro-tale, Alphajet, ainsi que des véhicules utilisés pour assurer la sécurité et la mise en œuvre des aéronefs.

En 1979, il est prévu de renouveler les matériels ayant atteint leur limite de vie : balayeuses de piste, plates-formes de maintenance et de dégivrage, grues de sécurité de piste.

Le programme VIB (Véhicule d'intervention blindé, destiné à équiper les moyens de protection-défense) est réalisé en liaison avec celui des VAB (1) de l'Armée de Terre. Les commandes portant sur soixante-dix véhicules s'étalent sur 1978, 1979 et 1980 ; trente-six véhicules sont commandés en 1979. L'échéancier de livraison est le suivant : huit en 1980, trente-trois en 1981, vingt-neuf en 1982.

(1) Véhicules de l'avant blindés.

L'infrastructure.

Les crédits « Infrastructure » du budget de la Section « Air » couvrent un domaine dont l'importance ne le cède qu'à la diversité. L'Armée de l'Air a la responsabilité :

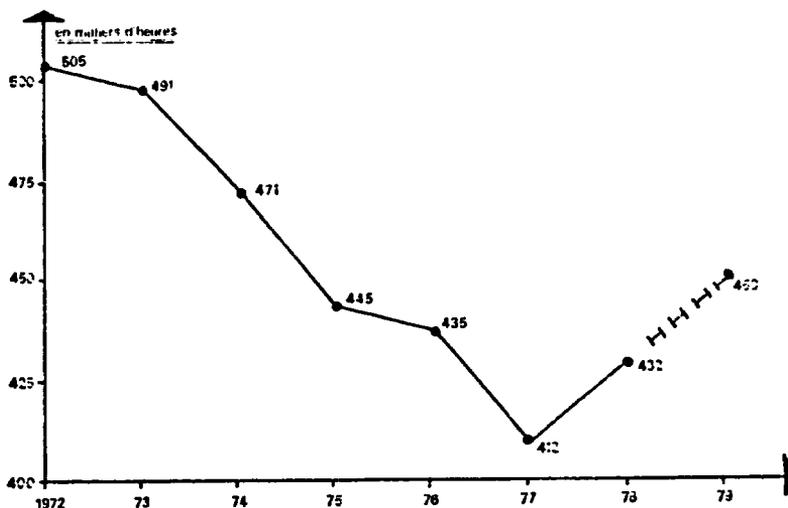
— d'une infrastructure technico-opérationnelle comprenant les plates-formes, les moyens de transmission, les moyens de protection-défense, les installations techniques et les écoles. Le domaine à vocation spécifiquement aéronautique couvre quarante-quatre pistes avec leurs chemins de roulement, balisages électriques, rampes d'approche et aires de stationnement. Leur rénovation suit un cycle d'environ dix ans, ce qui suppose la réfection de trois à quatre pistes par an ;

— d'une infrastructure « support » comprenant les locaux à usage général, les postes de commandement, les locaux administratifs ;

— d'une infrastructure « vie » comprenant les logements, les mess et les installations sportives.

Depuis 1976, une érosion certaine a affecté les crédits destinés à couvrir ce chapitre. L'évolution du coût de la construction (l'indice INSEE de 365 en 1975 est évalué à 500 en 1979) a ramené les crédits alloués prévus en francs constants 1978 selon la courbe ci-dessous :

Autorisations de programme « Infrastructure ».
(En millions de francs constants 1978.)



Une telle situation, momentanément supportable en période difficile, ne pourrait, si elle se prolongeait, que devenir critique. Il paraît donc indispensable qu'un effort substantiel soit fait, en matière d'infrastructure, dans les prochains budgets.

Le projet 1979 prévoit au chapitre 54-61, 414,9 millions de francs en autorisations de programme (+ 7,5 %) et 394,7 millions de francs en crédits de paiement (+ 8,9 %).

La presque totalité des crédits sera consacrée aux réalisations technico-opérationnelles. Les principales opérations seront les suivantes :

— les pistes de Cognac et Strasbourg seront rénovées. Des réfections partielles seront effectuées sur d'autres plates-formes ;

— le programme de construction des abris avions se poursuivra par la réalisation de vingt abris, comme les années précédentes ;

— un crédit de 75 millions de francs est réservé à la dernière tranche de la deuxième phase de reconstruction de l'École technique de Rochefort dont l'achèvement permettra le transfert de la totalité de l'école en 1971 ;

— enfin, 23 millions de francs seront dégagés pour l'amélioration des conditions de vie des sous-officiers et des hommes du rang, notamment dans les domaines des logements, mess, ordinaires et foyers selon les plans de rénovation élaborés en 1976.

CONCLUSION

L'analyse conduite au long du présent rapport a mis en relief les points forts et les faiblesses du projet de budget de la Section « Air ».

La première constatation favorable qui s'impose est celle d'une légère prédominance des crédits d'équipements sur les crédits de fonctionnement, rapport plus conforme à la politique budgétaire d'une « armée de matériels ».

Marquant une saine gestion du personnel et des matériels, il convient de souligner le développement harmonieux du corps des majors, la réussite que représente l'adoption des brevetés élémentaires du premier degré qui, dans les échelons des personnels spécialistes, viennent occuper un créneau important et surtout l'effort majeur fait en matière de protection-défense des bases aériennes tant sur le plan de l'organisation et des effectifs que sur celui des matériels.

Enfin, répondant aux vœux de la commission, exprimés l'année précédente, ce projet de budget envisage un nouvel accroissement de l'activité aérienne, tendance qu'il conviendra de maintenir si l'on veut redonner à l'Armée de l'Air la pleine mesure de ses capacités opérationnelles.

Facteurs favorables et défavorables se partagent le titre V. La plupart des programmes se déroulent normalement, avec une restriction cependant pour celui du Mirage 2000 qui risque de subir un glissement. En revanche, il convient de signaler une accélération des programmes de défense anti-aérienne.

Mais il subsiste encore des insuffisances et des retards en ce qui concerne les études, les commandes de munitions et de rechanges et l'infrastructure technico-opérationnelle.

En résumé, le projet de budget 1979 de la Section « Air », bien qu'inférieur à celui prévu par la programmation, confirme le redressement amorcé par le budget 1978. A ce titre, il peut être considéré, compte tenu de la conjoncture économique, comme un budget satisfaisant.

Néanmoins, il paraît indispensable que les dépenses supplémentaires dues aux opérations extérieures de 1978, dépenses qui pèsent principalement sur le titre III, fassent l'objet d'ouvertures de crédits par la loi de finances rectificative de fin d'année, afin d'éviter des reports de charge pénalisants sur le budget 1979.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission formule un avis favorable à l'adoption du budget de la Section « Air ».