

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1980-1981

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1980.

## 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  
1981, 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 ; Antoine Andrieux, Georges Ripquet, Emile Didier, Jacques Ménard, vice-présidents ; Serge Boucheny, Michel d'Aillières, Philippe Machefer, Francis Palmero, secrétaires ; Michel Alloncle, Gilbert Béhan, Jean Bénard Mousseaux, André Bettencourt, Charles Bosson, Yvon Bourges, Raymond Bourguine, Louis Brives, Michel Caldaguès, Jacques Chaumont, Georges Constant, Jean Desmarests, François Dubanchet, Louis de la Forest, Jean Garcia, Gérard Gaud, Lucien Gautier, Jacques Genton, Alfred Gérin, Marcel Henry, Christian de La Malène, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Louis Le Montagner, Louis Longequeue, Philippe Madrelle, Louis Martin, Pierre Matrāja, Pierre Merli, Claude Mont, André Morice, Paul d'Ornano, Mme Rolande Perlican, MM. Edgard Pisani, Robert Pontillon, Roger Poudonson, Abel Sempé, Edouard Soldani, Georges Spénale, Albert Voilquin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (6<sup>e</sup> législ.) : 1933 et annexes, 1976 (annexes 56 et 57), 1979 (tome IV) et in-8° 359.

Sénat : 97 et 98 (annexes 41 et 42) (1980-1981).

---

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

## SOMMAIRE

---

	<b>Pages.</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>3</b>
<b>I. — Présentation générale</b> .....	<b>4</b>
Part du budget Air dans le budget de Défense et évolution par rapport au budget 1980 .....	<b>5</b>
<b>II. — Le titre III</b> .....	<b>7</b>
II-1. — Contenu financier ; répartition des crédits .....	<b>7</b>
II-2. — Les personnels ; évolution des effectifs .....	<b>8</b>
II-3. — L'activité aérienne .....	<b>10</b>
II-4. — L'entretien programmé des matériels .....	<b>11</b>
<b>III. — Le titre V</b> .....	<b>12</b>
III-1. — Contenu financier .....	<b>12</b>
III-2. — Les études .....	<b>12</b>
III-3. — Les matériels aériens de série .....	<b>13</b>
III-4. — L'environnement .....	<b>16</b>
<b>Conclusion</b> .....	<b>18</b>

---

## INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

En abordant le projet de budget de l'Armée de l'Air pour 1981, il convient d'avoir toujours présent à l'esprit que la défense, c'est le prix de la liberté, que la défense, c'est l'indépendance de notre pays et j'irai même jusqu'à dire, avec un contemporain, que la défense c'est aussi la qualité de la vie... En effet, qu'est-ce que la qualité de la vie, au sens strict du terme, sans l'indépendance et la liberté ?

L'an dernier, nous disions que les efforts déployés par l'Armée de l'Air ne se sont jamais démentis, propos illustrés d'ailleurs par le fait que les forces aériennes (et il en est de même cette année) ont représenté un facteur décisif dans les actions extérieures que la France s'est vue contrainte d'engager.

Cependant, les satisfactions qu'apporte ce budget sont tempérées par certaines inquiétudes dont nous vous ferons part et ce, surtout, sur deux points essentiels : la préoccupation constante que constitue le problème des hausses du coût des carburants, dont l'utilisation est déterminante pour la formation et l'entraînement de nos pilotes, et l'impasse faite dans les prévisions d'autorisations de programme du titre V en matière de volants et rechanges, impasse dont le renouvellement ne peut s'envisager sans inconvénient grave.

## I. — PRESENTATION GENERALE

Les crédits du projet de budget de la section Air pour 1981 se montent à 22 188,4 millions de francs pour les crédits de paiement (10 398,4 millions de francs pour le titre III et 11 790 millions de francs pour le titre V) et à 19 175 millions de francs pour les autorisations de programme, dont 17 800 millions de francs au titre V.

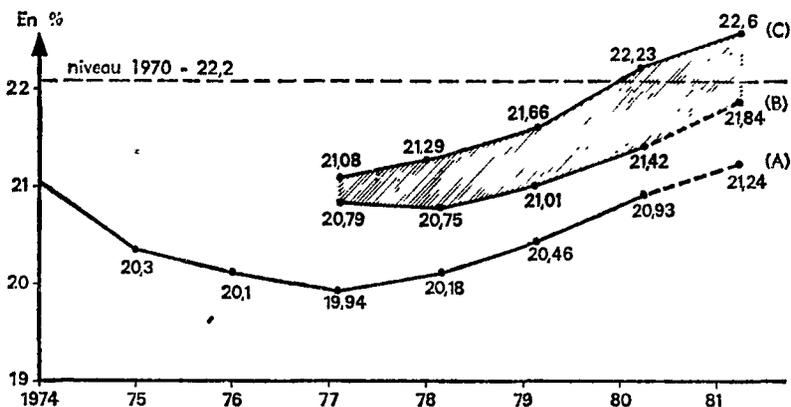
	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	1980	1981	Variation en pourcentage.	1980	1981	Variation en pourcentage.
	(En millions de francs.)			(En millions de francs.)		
Titre III .....	1 089	1 375	+ 26,26	8 489,1	10 398,4	+ 22,49
Titre V .....	15 489	17 800	+ 14,92	10 055,2	11 790	+ 17,25
Totaux .....	16 578	19 175	+ 15,66	18 544,3	22 188,4	+ 19,65

Le budget de la section Air croît donc de 19,65 % dans un budget de la Défense qui se monte à 104 443,3 millions de francs en progression de 17,88 %.

Cette croissance se traduit par une augmentation de la part Air au sein du budget de la défense : elle passe de 20,93 % en 1980 à 21,24 % en 1981. En structure de programmation, cette part ne représente cependant que 21,84 % au lieu des 22,6 % prévus.

En réalité, l'augmentation relative de la section Air est essentiellement due à la croissance importante du chapitre « Carburants opérationnels » qui passe de 1 083 millions de francs en 1980 à 1 956,4 millions de francs en 1981, soit une augmentation de 80,64 %. Si l'on isole la part « carburants », la croissance réelle du budget de l'Armée de l'Air n'est que de 15,6 % par rapport à l'année précédente : 17,25 % d'augmentation pour le titre V et seulement 13,98 % pour le titre III.

**Part du budget Air dans le budget de la Défense.**



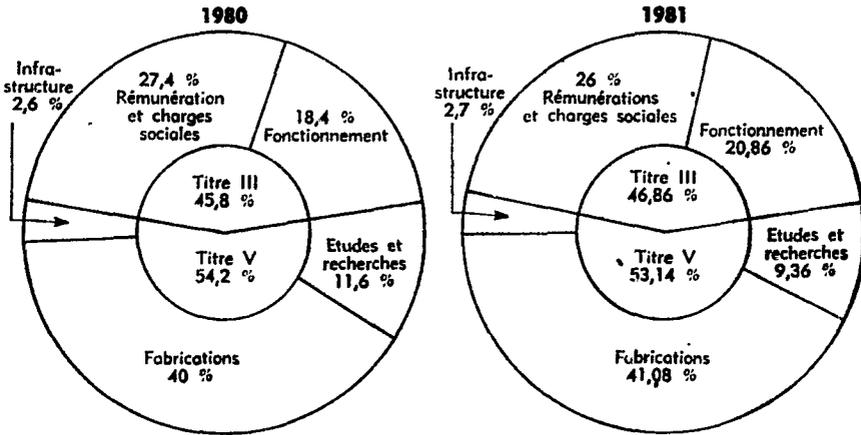
- (A) Part du budget « AIR » dans le budget de défense (loi de finances)
- (B) Part du budget « AIR » dans le budget de défense en structure de programmation (crédits de paiement avec P. C. E.)
- (C) Part prévue en principe par la loi de programmation

La répartition entre les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital s'établit respectivement à 46,86 % et 53,14 %. La prédominance des investissements acquise depuis 1979 est donc encore maintenue.

ANNEES	TITRE III	TITRE V
1976 .....	50,35	49,65
1977 .....	51,9	48,1
1978 .....	50,9	49,1
1979 .....	49,1	50,9
1980 .....	45,8	54,2
1981 .....	46,86	53,14

Cette répartition, qui marque le souci de l'Armée de l'Air de privilégier l'équipement des forces, présente le risque d'une très grande sensibilité à toute évolution brutale de la conjoncture économique et plus particulièrement à l'augmentation du coût des carburants, dont les crédits atteignent près de 19 % du titre III.

La ventilation des crédits budgétaires pour 1981 est donnée dans les graphiques suivants avec, à titre de comparaison, un rappel de l'année 1980. Leur répartition est présentée en pourcentages.



## II. — LE TITRE III

### 1. Contenu financier.

La ventilation des crédits de paiement dans les différents chapitres du titre III est présentée dans le tableau suivant et l'évolution par rapport à l'année 1980 est donnée en pourcentage. Les autorisations de programme pour le chapitre 34-31 sont également présentées.

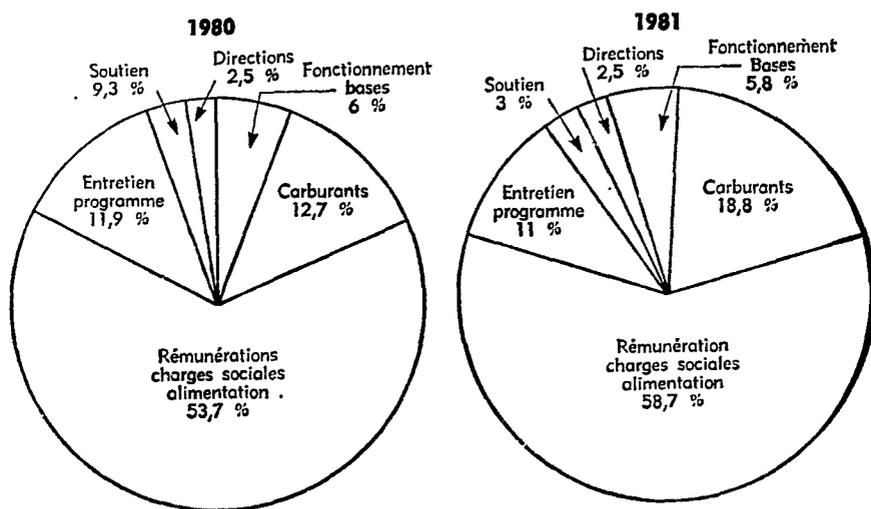
CHAPITRES BUDGETAIRES		1980	1981	VARIATIONS en pourcentage.
		(En millions de francs.)		
<b>Crédits de paiement.</b>				
31-12	Soldes - Indemnités .....	4 505,4	5 096,0	+ 13,1
33-10/91	Cotisations et prestations sociales ..	578,7	670,9	+ 15,93
34-11	Alimentation .....	325,7	360,6	+ 10,71
34-12	Fonctionnement des bases aériennes.	507,9	597,5	+ 17,64
34-13	Dépenses centralisées de soutien ...	280,9	311,5	+ 10,89
34-14	Carburants et fluides .....	1 083	1 956,4	+ 80,64
34-21	Frais d'exploitation des services (D. C. M. A. A. - D. C. C. A.)	81,1	93,3	+ 15,1
34-31	Entretien programmé des matériels.	1 000,2	1 150,2	+ 15
34-32	Frais de fonctionnement D. T. C. A. ...	81,1	112,4	+ 38,54
34-41/42	Informatique .....	45,1	49,6	+ 1
	<b>Total titre III .....</b>	<b>8 489,1</b>	<b>10 398,4</b>	<b>+ 22,49</b>
<b>Autorisations de programme.</b>				
34-31	Entretien programmé des matériels.	1 089	1 375	+ 26,26

Avec un montant de 10 398,4 millions de francs de crédits de paiement, le titre III de la section Air pour 1981 est en augmentation de 22,49 % par rapport à 1980.

Le principal facteur de cette progression apparaît au niveau du chapitre 34-14 « Carburants et fluides », dont l'augmentation a été rendue inévitable en raison des hausses considérables intervenues dans le prix des carburants. Il en résulte une très nette augmentation de l'importance relative de ces dépenses dans l'ensem-

ble du titre III. Cette part est passée de 12 % en 1973 à 18,8 % en 1981, alors que dans le même temps la consommation réelle diminuait de 995 000 mètres cubes en 1973 à 840 000 mètres cubes en 1980.

Répartition des dépenses du titre III.  
(En pourcentage.)



## 2. Les personnels.

Les effectifs budgétaires de l'Armée de l'Air pour 1980 (100 427 hommes) sont en très légère diminution par rapport à ceux de 1979 (100 625). Dans ce total, on trouve 61 972 personnels d'active et 38 455 personnels du contingent. La répartition par catégorie de personnel est donnée dans le tableau suivant :

Effectifs de l'armée de l'air.

CATEGORIES DE PERSONNEL	1980		1981		VARIATIONS	
I. — Officiers .....	7 352	>	7 352	>	0	>
II. — Sous-officiers ...	44 969	>	44 969	>	0	>
Active .....	>	42 887	>	42 887	>	0
Contrat P. D. L. ...	>	100	>	100	>	0
Appelés .....	>	1 982	>	1 982	>	0
III. — Hommes du rang.	48 304	>	48 106	>	— 198	>
Active .....	>	7 106	>	7 106	>	0
Contrat P. D. L. ...	>	4 725	>	4 527	>	— 198
Appelés .....	>	36 473	>	36 473	>	0
Total Armée de l'air..	100 625	>	>	100 427	— 198	>

Les effectifs de l'Armée de l'Air sont donc stables. Néanmoins, quelques modifications dans les catégories de personnel sont intervenues :

— création gagée de 140 emplois d'aspirants du personnel navigant ;

— aménagement des emplois d'hommes du rang sous contrat à solde forfaitaire.

*Officiers :*

Depuis plusieurs années une politique d'incitation au départ des officiers appartenant aux catégories excédentaires était rendue nécessaire pour permettre le maintien du recrutement à un niveau normal. Progressivement, les excédents se résorbent et une stabilisation du recrutement au nombre de 400 par an peut être envisagée avec la répartition suivante en ce qui concerne les origines :

— 20 % recrutement direct ;

— 50 % recrutement interne en provenance des sous-officiers ;

— 30 % d'officiers de réserve servant en situation d'activité.

*Sous-officiers :*

Le corps des sous-officiers est resté stable dans ses effectifs budgétaires, malgré l'augmentation importante des charges dues notamment à la mission de protection et de défense des bases aériennes.

Les seules modifications intervenant dans les différentes catégories sont :

— la création de 140 postes d'aspirants du personnel navigant. Cette mesure est destinée à préparer l'accès à l'épaulette des sous-officiers pilotes qui sont recrutés avec un niveau scolaire élevé et dont le passage dans le corps des officiers est subordonné à l'obtention d'une qualification professionnelle déterminée suivant la spécialité. Cette création est gagée sur la suppression d'un nombre équivalent de postes de sous-officiers ;

— la création de dix nouveaux postes de gendarmes de l'Air, rendue nécessaire en raison de l'accroissement des missions confiées à la Gendarmerie de l'Air et gagée sur la suppression d'un nombre de postes de sous-officiers équivalent.

*Hommes du rang :*

L'amélioration de la condition des hommes du rang se poursuit et à compter du 1<sup>er</sup> avril 1981 le prêt du soldat sera augmenté passant de 9,50 F à 10,50 F par jour.

L'impact budgétaire de cette mesure pour la section Air est de 12,6 millions de francs.

Par ailleurs, la création de 400 postes de caporaux-chefs sous contrat P. D. L. entraîne la suppression de 299 caporaux et de 229 aviateurs (— 198 postes).

*Mesures catégorielles :*

Quelques mesures catégorielles, dont les implications budgétaires sont faibles, sont proposées :

	(En millions de francs)
Indemnité spéciale de sécurité aérienne .....	+ 2,400
Indemnité de tir des officiers S. S. B. S. ....	+ 0,109
Indemnité pour travaux en scaphandre .....	+ 0,109
Prime spéciale des officiers de police judiciaire ..	+ 0,108
Prime de langues étrangères .....	+ 0,050
Revalorisation de l'allocation exceptionnelle des militaires de réserve à solde spéciale progres- sive effectuant une période militaire .....	+ 0,600
Total .....	3,376

### 3. L'activité aérienne.

En 1979, l'Armée de l'Air a effectué 419 000 heures de vol, ce qui représente un minimum pour permettre à la fois l'entraînement des pilotes de combat, l'exécution des missions de transport aérien essentielles et le déroulement normal du plan de charge des écoles de formation des pilotes de l'Armée de l'Air et de l'Aéronavale. Encore faut-il noter que cette activité n'a permis un niveau d'entraînement convenable des pilotes de combat qu'en raison de la diminution progressive, depuis 1977, du nombre des pilotes par appareil qui est passé de 1,6 à 1,2, chiffre que l'on doit considérer comme le minimum au-dessous duquel il ne faut plus descendre.

En 1980, les hausses considérables constatées sur le prix des carburateurs (91 % de juillet 1979 à juillet 1980) ont imposé en cours d'année des mouvements de crédits prélevés sur d'autres chapitres (410 millions de francs) pour permettre le maintien d'une activité comparable à celle de 1979.

Pour 1981, le montant des crédits du chapitre « Carburants et fluides » est porté à 1 956,9 millions de francs pour maintenir simplement l'activité aérienne à 420 000 heures de vol. L'augmentation envisagée est de 80,64 % par rapport au budget initial de 1980. Malgré cette progression, l'activité aérienne indispensable ne pourra être maintenue, sans faire appel à des ressources complémentaires, que dans la mesure où le prix moyen des carburants en 1981 n'augmentera pas de plus de 30 % par rapport au prix moyen de 1980 actualisé au 1<sup>er</sup> octobre dernier.

#### **4. L'entretien programmé des matériels.**

Les autorisations de programme de ce chapitre s'élèvent à 1 375 millions de francs, en augmentation de 26,26 %, tandis que les crédits de paiement, augmentés de 15 %, atteignent 1 150,2 millions de francs.

Depuis 1978, la politique d'économie menée par l'Armée de l'Air avait permis une remarquable stabilité des crédits affectés à l'entretien des matériels : 1 011,1 millions de francs en 1978, 1 015,2 millions de francs en 1979, 1 000,2 millions de francs en 1980. Ces efforts se poursuivent mais ils ne sauraient empêcher indéfiniment que les hausses des prix rencontrées dans le secteur aéronautique se répercutent dans le domaine de l'entretien. Ils ont cependant permis de réduire la part de ces dépenses dans l'ensemble du titre III de la section Air puisqu'elles passent de 14,5 % en 1978 à 11,6 % en 1981.

### III. — LE TITRE V

#### 1. Contenu financier.

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
		1980	1981	Variation en pourcentage.	1980	1981	Variation en pourcentage.
		(En millions de francs.)			(En millions de francs.)		
51-71	Etudes, recherches et prototypes.	2 227	2 627	+ 17,96	1 976	1 907	— 3,49
52-71	Investissements techniques et industriels .....	182	220	+ 20,88	165	169	+ 2,42
53-41	Matériels du commissariat de l'air .....	315	350	+ 11,1	290	320	+ 10,34
53-51	Armements et munitions .....	1 005	1 256	+ 24,97	755	810	+ 7,28
53-52	Matériels au sol .....	221	230	+ 4	212	240	+ 13,20
53-71	Electronique .....	1 106,1	1 294	+ 16,99	967	929	— 3,93
53-72	Matériels aériens .....	9 878	11 063	+ 11,99	5 209	6 815	+ 30,83
54-61	Infrastructure, travaux et installations .....	549	759	+ 38,25	469,2	595	+ 26,91
54-62	Acquisitions immobilières .....	6	1	— 83,3	12	5	— 62,33
	Total du titre V.....	15 489,1	17 800	+ 14,92	10 055,2	11 790	+ 17,25

Les autorisations de programme prévues pour le titre V de la section Air en 1981 se montent à 17 800 millions de francs. Elles progressent de 14,92 % sur 1980. Cet accroissement, nettement inférieur à celui de l'ensemble des autorisations de programme de la Défense (22,68 %) est juste suffisant pour permettre la poursuite des programmes en cours. Un relèvement très net sera indispensable dès 1982 pour maintenir les capacités de notre Armée de l'Air face à l'évolution rapide des techniques et pour améliorer son équipement notamment en matériels de guerre électronique, en munitions modernes et poursuivre le « durcissement » de ses installations.

S'agissant des crédits de paiement, ils s'élèvent à 11 790 millions de francs, en augmentation de 17,25 % par rapport à 1980.

#### 2. Les études.

Les autorisations de programme de ce chapitre (51-71) avec un montant de 2 627 millions de francs progressent de 17,96 %, c'est-à-dire sensiblement plus vite que l'ensemble de la section Air (14,92), dont elles représentent environ 15 %.

Ce chapitre comprend deux catégories de programmes qu'il convient d'analyser séparément car leur impact sur l'équipement des forces se situe à des échéances très différentes :

— *Les études d'amont*, recherches à long terme et développements exploratoires, qui concernent les matériels de l'avenir (avions des années 1990). Elles portent sur l'aéro-dynamique, les matériaux, les moteurs nouveaux, les équipements et armements futurs, le guidage et la propulsion des missiles. Ces études représentent 360 millions de francs en 1981, soit près de 16 % de l'ensemble des études et elles augmentent de 15,3 % par rapport à 1980.

— *Les développements de matériel*, dont la fabrication entre dans le cadre de programmes décidés. Avec 2 267 millions de francs, ils représentent 84 % du chapitre « Études » et sont en progression de 18,38 %. Plus de la moitié (53 %) des crédits affectés à ces développements concerne le Mirage 2000, son moteur S. N. E. C. M. A. - M 53, ses équipements radar, son armement Super Matra 530, Magic II, ainsi que l'adaptation à la cellule du missile nucléaire tactique « air-sol moyenne portée » (A. S. M. P.).

### 3. Les matériels aériens de série.

Les autorisations de programme de ce chapitre (53-72) représentent 11 063 millions de francs. Elles progressent de 11,99 % seulement et les crédits de paiement sont de 6 815 millions de francs, en progression de 30,81 %.

Les principales commandes prévues en 1981 sont les suivantes :

Mirage 2000 .....	22 appareils ;
Mirage F 1 .....	21 appareils ;
Alphajet .....	9 appareils ;
C 160 Transall .....	5 appareils ;
Bitubes de 20 mm .....	56 appareils.

Ces chiffres montrent que le rythme du renouvellement de la flotte d'avions de combat de l'Armée de l'Air prévu par la loi de programmation est quantitativement respecté. Cependant le décalage rencontré dans le programme Mirage 2000 a conduit à réduire de 43 à 22 le nombre des commandes d'appareils de ce type, tandis qu'une commande de 21 Mirage F 1 supplémentaires vient en remplacement. Par ailleurs, les insuffisances d'autorisations de programme n'ont pas permis la commande de la totalité des volants et rechanges (V. R. D.) nécessaires pour ces matériels.

Le point des programmes est le suivant :

*Mirage 2000 :*

Lancé en décembre 1975, ce programme comporte trois versions :

— une version défense aérienne, dont la livraison en série doit débiter en 1983 ;

— une version biplace, dont le prototype a effectué son premier vol en octobre 1980 ;

— une version nucléaire tactique équipée du missile A. S. M. P., dont la livraison en série est prévue pour 1986.

Les travaux menés dans le cadre du développement ont conduit à des modifications de l'avion et de son système d'armes susceptibles d'améliorer très nettement ses performances. Il en résulte un décalage du programme, maintenant ressenti au niveau de la série. Les commandes sont au nombre de 22 en 1981, ce qui porte le total à 48, compte tenu des 26 avions commandés en 1979 et 1980, au lieu des 83 prévus dans la programmation.

*Mirage F 1 :*

Cet avion, initialement prévu pour la défense aérienne, existera bientôt dans l'Armée de l'Air en trois versions :

— monoplace d'interception tous temps, équipant trois escadres de chasse du Commandement de la défense aérienne, Reims, Orange et Cambrai ;

— monoplace de reconnaissance prévu pour la 33<sup>e</sup> escadre, à Strasbourg ;

— biplace pour l'entraînement à la mission de combat destiné à la 5<sup>e</sup> escadre de chasse à Orange.

Les commandes portent au total sur 246 appareils, 225 avant 1981 et 21 en 1981.

133 appareils auront été livrés avant 1981 et 28 sont attendus en 1981.

*Jaguar :*

Les 9 Jaguar qui doivent être livrés en 1981 solderont la commande de 200 appareils français (160 monoplaces et 40 biplaces).

Cet avion équipe les unités de la force aérienne tactique (FATAC) à Nancy, Saint-Dizier, Toul et Bordeaux. Ainsi qu'il était prévu, le cinquième escadron nucléaire tactique, équipé de Jaguar, a été créé, en juillet 1980, à Istres.

*Alphajet :*

Les neuf dernières commandes de cet avion franco-allemand seront passées en 1981. Ainsi se terminera, avec 175 avions, ce programme au lieu de 200 prévus initialement. 64 avions auront été livrés à la fin de 1980, 33 livraisons sont prévues en 1981.

*Transall :*

La relance de l'avion de transport C 160 Transall, destiné à maintenir la capacité d'aéro-transport de l'Armée de l'Air à courte et moyenne distance, se poursuit par la commande en 1981 de cinq appareils, ce qui portera à vingt-cinq les commandes de la nouvelle série. Les deux premières livraisons doivent intervenir en 1981.

*Epsilon :*

Les trente premières commandes de cet avion nouveau, destiné à l'école de début et dont une série de cent cinquante est prévue, seront passées en 1981. Les livraisons doivent débuter en 1982.

*Bimoteur-école :*

Deux exemplaires de cet avion, destiné à la transformation des jeunes pilotes sur avion multi-moteurs, ont été commandés en 1980, la série se poursuit en 1981 avec la commande de douze appareils tandis que les deux premières livraisons sont prévues en 1981.

*Les simulateurs de vol :*

Devant la complexité croissante des systèmes d'armes, la tâche des équipages appelle une familiarisation très poussée avec le matériel qui ne peut être acquise qu'avec de l'entraînement. C'est pourquoi l'Armée de l'Air a mis l'accent sur l'utilisation des simulateurs de vol représentatifs de l'avion d'arme utilisé, en se fixant pour objectif la mise en place d'un simulateur par escadre. La réalisation des matériels nécessaires fait l'objet depuis 1980 d'un programme particulier financé indépendamment des avions eux-mêmes. La principale commande de 1981 porte sur un simulateur pour le SA 330.

Bien que les connaissances acquises en simulateurs ne puissent pas remplacer l'expérience du vol réel, il est certain que l'utilisation de simulateur permet de rendre plus efficace chaque heure de vol d'entraînement et d'atténuer partiellement les effets de la limitation de l'activité aérienne.

#### 4. L'environnement.

La réalisation des matériels nécessaires à l'équipement de forces, que nous venons d'analyser, constitue un objectif prioritaire, mais nous n'en devons pas moins porter attention à ce que l'environnement des unités de combat reste homogène avec les capacités opérationnelles des matériels aériens. C'est dans ce but que l'Armée de l'Air a entrepris un programme de protection au sol de ses matériels. Il repose sur l'amélioration de la détection basse altitude, l'acquisition de moyens de défense anti-aérienne et la construction d'abris-avions. Ces opérations sont supportées financièrement par les chapitres 53-71 « Electronique », 53-51 « Armement et munitions » et 54-61 « Infrastructure ».

##### *Le matériel électronique :*

Les 1 294 millions de francs d'autorisations de programme de ce chapitre sont destinés à couvrir les dépenses liées à l'acquisition et à l'entretien des matériels sol de transmission et de détection constituant l'ossature du dispositif opérationnel de l'Armée de l'Air.

Les principales opérations sont :

— les télécommunications, pour 31,4 % des dépenses du chapitre : matériels hertziens et fil, transmission radio et équipement radio-navigation des bases aériennes et centres de contrôle ;

— les matériels radar pour 11 %. Six radars d'aérodromes « Aladin » seront commandés en 1981. Leur raccordement au réseau Strida, de défense aérienne, permettra d'améliorer la couverture de détection basse altitude ;

— les moyens de guerre électronique y compris les matériels de contre-mesures pour environ 24 %. La réalisation de ces moyens, devenus indispensables à toute opération aérienne, appelle un gros effort financier.

##### *L'armement et les munitions :*

Les autorisations de programme de ce chapitre se montent à 1 256 millions de francs. Elles doivent permettre les principales commandes suivantes :

— 110 engins air-air Matra Super 530. Cet engin à haute dénivelée et à guidage par auto-directeur radar à impulsion équipe le Mirage F 1. Rappelons qu'une dernière version 530 D, destinée au Mirage 2000, est en cours de développement ;

— 15 nacelles Atlis pour le guidage par rayon laser de missiles air-sol AS 30 ;

- 200 missiles Crotale pour la défense anti-aérienne ;
- 56 bitubes de 20 mm anti-aériens. 160 affûts ont déjà été commandés fin 1980.

En outre des commandes de munitions pour aéronefs sont prévues : cartouches de 30 mm, bombes lance-grenades et bombes antipistes. A cela s'ajoute le maintien à niveau du stock de munitions d'entraînement.

S'agissant des livraisons, elles portent sur :

- 110 engins air-air Matra Super 530 ;
- 4 sections de Crotale supplémentaires, ce qui portera à 20 les sections en service ;
- 56 bitubes de 20 mm qui permettront l'équipement de 4 à 5 bases de plus.

Toutes les opérations de ce chapitre, depuis le maintien de stocks de guerre significatifs jusqu'à la mise à la disposition des équipages de munitions d'entraînement en nombre suffisant, conditionnent directement l'efficacité de notre Armée de l'Air, quelles que soient la valeur de ses équipages et les performances de leurs appareils ; aussi votre rapporteur, tout en constatant que les crédits prévus en 1981 maintiennent la situation à un niveau acceptable, souhaite qu'une attention toute particulière soit prêtée à ce chapitre dans les années à venir.

#### *Infrastructure :*

Le durcissement des installations opérationnelles reçoit encore en 1981 la priorité ; en effet, une part importante (30 %) des 759 millions de francs d'autorisations de programme de ce chapitre lui est consacrée. A la fin de 1980, 249 abris pour avions auront été lancés ; 30 autres sont prévus en 1981, le programme envisagé doit permettre la protection de la majeure partie de la flotte d'avions de combat. Ces abris sont progressivement équipés de portes en même temps que le camouflage des installations opérationnelles se continue.

Dans le cadre du programme annuel de rénovation des pistes d'envol, la réfection de la piste de Nancy est prévue en 1981.

Compte tenu de la priorité accordée au durcissement des bases opérationnelles, l'amélioration des conditions de vie ne peut se poursuivre que très progressivement ; cependant quatre casernes seront construites et sept autres seront rénovées, représentant 74 millions de francs, c'est-à-dire 10 % des autorisations de programme affectées à l'infrastructure en 1981.

## CONCLUSION

Les réalisations permises par le budget de la section Air pour 1981 sont limitées. Elles se bornent à contenir les effets néfastes de la conjoncture, tout en assurant l'essentiel du programme d'équipement de l'Armée de l'Air.

Les dépenses de fonctionnement sont de plus en plus tributaires de l'accroissement du prix des carburants. Les prévisions de crédits pour 1981 ont été évaluées pour permettre, avec une très faible marge de sécurité, l'entraînement et le maintien en condition opérationnelle de nos forces aériennes. Néanmoins, face à une évolution internationale particulièrement préoccupante, le risque d'un recours à des crédits supplémentaires ne peut être écarté.

Les prévisions en ce qui concerne les dépenses en capital doivent permettre des commandes de matériels qui, en nombre seulement, peuvent paraître à la hauteur des objectifs de la loi de programmation. Au-delà de cet aspect général, force nous est cependant de constater plusieurs sujets d'inquiétude pour l'avenir :

— le glissement du programme Mirage 2000, fer de lance de notre Armée de l'Air future, est préoccupant ;

— la faible progression des autorisations de programme du titre V de la section Air, nettement inférieure à celle de l'ensemble de la Défense, en regard de la lourde tâche que représente le rééquipement de l'Armée de l'Air, le durcissement de ses installations, l'amélioration de ses possibilités en matière de guerre électronique et la mise à niveau de ses stocks d'armement. Un accroissement significatif du montant des autorisations de programme, dont l'insuffisance en 1981 peut être estimé à 2 milliards de francs, s'impose dès le budget de l'année prochaine.

Votre rapporteur tient à réaffirmer ici que la France a besoin d'une Armée de l'Air forte, car l'expérience a souvent montré que les opérations terrestres sont compromises quand le libre emploi de l'espace aérien est laissé à l'ennemi. C'est à cette ambition que notre effort doit d'urgence être adapté.

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées donne un avis favorable à l'adoption du projet de budget de la section Air pour 1981.