

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1984.

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 1985, 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 ; Yvon Bourges, Emile Didier, Pierre Matraja, Jacques Ménard, vice-présidents ; Serge Boucheny, Michel d'Aillières, Francis Palmero, Gérard Gaud, secrétaires ; Paul Alduy, Michel Alloncle, François Autain, Jean-Pierre Bayle, Jean Bénard Mousseaux, Noël Berrier, André Bettencourt, Charles Bosson, Raymond Bourguine, Louis Brives, Guy Cabanel, Michel Caldaguès, Jacques Chaumont, Michel Crucis, André Delelis, Jacques Delong, Maurice Faure, Charles Ferrant, Louis de la Forest, Jean Garcia, Jacques Genton, Marcel Henry, Louis Jung, Philippe Labeyrie, Christian de La Malène, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Louis Longequeue, Philippe Madrelle, Jean Mercier, Pierre Merli, Daniel Millaud, Claude Mont, Jean Natali, Paul d'Ornano, Bernard Parmantier, Mme Rolande Perlican, MM. Robert Pontillon, Roger Poudonson, Paul Robert, Marcel Rosette, Albert Voilquin.*

Voir les numéros :

Assemblée nationale (7^e législ.) : 2347 et annexes, 2365 (annexe n° 44). 2368 (tome V) et in-8° 685.

Sénat : 68 et 69 (annexes n° 44 et 45) (1984-1985).

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

SOMMAIRE

| | Pages |
|--|-------|
| Introduction | 3 |
| I. — Préambule | 4 |
| II. — Présentation générale des crédits | 11 |
| III. — Le titre III | 15 |
| 1. Contenu financier | 15 |
| 2. Les personnels | 17 |
| — Officiers | 18 |
| — Sous-officiers | 19 |
| — Militaires du rang | 20 |
| • Volontaires « service long » | 20 |
| • Volontaires féminines | 20 |
| — Mesures catégorielles | 21 |
| — Mesures concernant les appelés | 21 |
| 3. L'activité aérienne | 22 |
| 4. Fonctionnement | 23 |
| IV. — Le titre V | 24 |
| 1. Contenu financier | 24 |
| 2. Les études | 26 |
| 3. Les fabrications | 26 |
| — Forces nucléaires | 26 |
| — Matériels aériens de série | 27 |
| — Matériels électroniques | 27 |
| — Armement et munitions | 28 |
| — Infrastructure | 28 |
| — Matériels de commissariat | 29 |
| Conclusion | 30 |

INTRODUCTION

MESDAMES, MESSIEURS,

Le rapport pour avis sur les crédits de la section « Air » du budget de la Défense pour 1985, que nous avons l'honneur de vous présenter au nom de la commission des Affaires étrangères et de la Défense, vous rappellera, dans son préambule, l'importance, déjà ancienne, du « fait aérien » dans la doctrine française de la Défense. Après un examen des crédits de fonctionnement (titre III) et des crédits d'investissement (titre V) qu'il comporte, il tentera de conclure son analyse par une ouverture sur l'avenir, compte tenu des nécessités de l'équipement et de la vie courante de notre armée de l'Air.

I. — PRÉAMBULE

Du 4 au 7 septembre 1984 s'est tenu à Paris le colloque international « Air 84 » sur le thème : « Adaptation de l'arme aérienne aux conflits contemporains et processus d'indépendance des armées de l'Air des origines à la fin de la guerre mondiale ». Dès le conflit 1914-1918, pratiquement tous les concepts d'emploi furent découverts et mis en œuvre : supériorité aérienne, appui tactique, emploi stratégique. L'aviation militaire française était alors la première du monde avec 3.800 appareils en ligne ; la production dépassait 2.000 avions par mois. La France conservait alors le rôle pilote qu'elle avait eu dès l'entrée dans la troisième dimension. C'est elle, en effet, qui en avait fait découvrir l'importance militaire en créant par arrêté de la Convention la 1^{re} compagnie d'aérostiers.

Le progrès technique n'a fait que confirmer l'importance de l'arme aérienne qui voit dans deux domaines essentiels, distance franchissable, puissance et diversité des armements modernes, son efficacité accrue à un point tel qu'il peut en résulter une évolution de la stratégie et de la politique d'équipement.

*
**

L'apparition du turboréacteur avait permis un gain considérable dans les performances mais au prix d'une consommation élevée et donc au détriment de l'autonomie, en particulier à basse altitude. L'avion était ainsi largement tributaire des plates-formes, qu'elles soient fixes ou mobiles. La consommation spécifique des moteurs n'a certes cessé de décroître mais c'est le ravitaillement en vol qui a amené un réel bond. Utilisé depuis longtemps sur avion de bombardement (le Mirage IV est opérationnel depuis 1964), il est maintenant généralisé à tous les avions : F 1, Jaguar, Mirage 2000, Transall sont ravitaillables, l'opération pouvant être pratiquée de nuit comme de jour.

Le ravitaillement en vol permet :

— le convoyage des avions tactiques vers des théâtres éloignés en s'affranchissant des escales techniques et en adoptant des itinéraires qui minimisent les problèmes de survol ;

— le traitement d'objectifs à grande distance ;

— le maintien d'une alerte en vol prolongée par les avions de défense aérienne ;

— l'escorte de raids.

Le ralliement entre ravitailleur et ravitaillé peut se faire :

— sur route : le ravitaillé conduit sa navigation pour rattraper le ravitailleur au point et à l'heure prévus ;

— sur point : le ravitailleur attend le ravitaillé en effectuant une orbite de façon à se placer devant le ravitaillé au point et à l'heure prévus.

Ravitailleur et ravitaillé peuvent aussi effectuer le vol en formation. Cela se pratique notamment pour les convoyages.

Opération délicate, le ravitaillement en vol requiert le maintien d'une qualification élevée des équipages par un entraînement soutenu et régulier.

L'armée de l'Air dispose de onze avions ravitailleurs C 135 F. Le ravitaillement s'effectue à une altitude de 8.000 à 9.000 mètres à une vitesse de l'ordre de 850 kilomètres/heure. Le transfert de carburant a lieu à grand débit (de 600 à 1.400 litres à la minute).

Pour revaloriser la capacité de transport du Transall à grande distance, la deuxième génération a été rendue capable de la fonction ravitaillé et ravitailleur. Il s'est aussi avéré possible d'utiliser cet appareil pour le ravitaillement des chasseurs. Compte tenu de ses performances (niveau de vol maximum et vitesse), de telles missions doivent être exécutées essentiellement à basse altitude. Bien que n'ayant pas toutes les possibilités du C 135 F, le C 160 constitue néanmoins un complément intéressant, comme l'ont montré les opérations outre-mer.

Des mises en place de Jaguar et de F 1 à Libreville, N'Djamena ou la Réunion avec une seule escale, Djibouti en direct, la traversée de l'Atlantique Nord et Sud, sont devenues des missions de routine. Les étapes sont d'environ 4.000 kilomètres avec 2 ou 3 ravitaillements en vol. Fin 1983, un vol Jaguar a été effectué sur le trajet Istres-Nouadhibou-Toul, soit 7.600 kilomètres en un peu plus de dix heures.

Ces convoyages sont effectués par patrouille de deux ou quatre avions accompagnés d'un C 135.

En missions d'assaut, finalité de l'aviation tactique, nos appareils ont pu couramment traiter, lors des interventions en Afrique, des objectifs situés à 1.400 kilomètres de leur terrain de stationnement.

Au début de 1984, pendant l'absence du porte-avions, les appareils de la FATAC (Force aérienne tactique) ont pris l'alerte au profit des forces engagées au Liban. A cette occasion, des Jaguar ont effectué, à partir de France, des reconnaissances dans la zone extrême-orientale de la Méditerranée et à Beyrouth.

Quant au transport, en optimisant les points de ravitaillement, le Transall " deuxième génération " peut emporter jusqu'à 9 tonnes à 6.000 kilomètres alors que celui de première génération emmène la même charge à un peu moins de 4.000 kilomètres.

*
**

Le domaine des munitions classiques a vu des progrès tels qu'il y a pratiquement solution de continuité et que l'on en parle comme des munitions de nouvelle technologie.

Le guidage, voire la propulsion, après largage permet de tirer à plusieurs kilomètres de l'objectif donc en dehors des défenses organiques tout en conservant une excellente précision. Toute une gamme d'engins est en cours de développement. Pour les armements à guidage laser, l'objectif peut être illuminé du sol, de l'avion tireur ou d'un autre avion.

Les munitions à dispersion, composées de sous-projectiles, permettent de traiter complètement une surface. La nature du sous-projectile est fonction de l'objectif à traiter : chars, véhicules blindés légers, personnel. Le Jaguar peut emporter, par exemple, jusqu'à 18 bombes d'appui tactique, chaque bombe traitant une zone de 20 × 400 mètres. On réalise des roquettes contenant des fléchettes de métal de poids variable selon l'objectif. La roquette de 100 mm contient plus de 2.000 fléchettes antipersonnel et permet ainsi de couvrir une zone de 80 × 400 mètres. Un Jaguar peut emporter 16 roquettes. La contrepartie de ces performances en est bien évidemment le coût.

L'efficacité de ces munitions interdirait à l'ennemi toute concentration de ses moyens d'attaque. Leur dilution permettrait alors une défense à partir d'éléments légers, très mobiles, dotés essentiellement d'armements antichars, éléments eux-mêmes pratiquement à l'abri d'une attaque aérienne sauf frappe nucléaire généralisée. Il y a, semble-t-il à votre Rapporteur, matière à réfléchir sur l'évolution d'une stratégie défensive qui est la nôtre, stratégie qui doit bien évidemment rester continuellement centrée dans la dialectique de la dissuasion qui doit rester le fondement de notre politique de défense.

*
**

Dans le cadre d'une conjoncture économique difficile, alors que le coût des armements ne cesse de croître, l'adaptation des moyens à la politique de défense, l'utilisation optimum du progrès technique, l'étude des rapports « coût-efficacité » doivent être sans répit remises en cause sans esprit de chapelle et sans attachement excessif à des mythes. Or, par sa possibilité de se déployer rapidement à l'échelle des continents, par son aptitude à traiter des objectifs éloignés de sa base support en étant ainsi de moins en moins tributaire de plates-formes fixes ou mobiles, par la diversité, la puissance et la précision des munitions à même d'être tirées, par la possibilité de changer de mission jusqu'au dernier moment, l'arme aérienne est la seule à pouvoir assurer avec un même vecteur et un même équipage l'ensemble des missions confiées aux armées : dissuasion nucléaire, intervention outre-mer, engagement aux côtés de nos alliés. Le ministre de la Défense soulignait, lui-même, encore récemment, lors de l'ouverture du colloque " Air 84 ", « la rapidité d'action et de concentration de l'aviation, sa capacité d'intervention tous azimuts, son extrême souplesse d'emploi ».

L'exécution des missions sur des matériels sophistiqués utilisant les technologies les plus modernes nécessite un personnel hautement qualifié, équipages bien sûr mais aussi personnel d'entretien et de support. L'armée de l'Air assure en effet la maintenance au 1^{er} et au 2^e échelon de tous ses matériels, c'est-à-dire qu'elle effectue toutes les vérifications périodiques à caractère préventif et tous les dépannages à l'exclusion des entretiens majeurs qui sont effectués tous les sept à dix ans par l'un des deux ateliers industriels de l'Air ou par l'industriel. Cette maintenance est assurée par un corps de 25.000 spécialistes répartis en six groupes de gestion, chacun regroupant des spécialités concernant une même activité ou une même technique, et quatre niveaux de qualification :

— le breveté élémentaire du premier degré (B.E. 1) limité au grade de caporal-chef, engagé pour une durée maximum de cinq ans, effectue les opérations élémentaires d'entretien ;

— le breveté élémentaire du deuxième degré (B.E. 2) destiné à une carrière de sous-officier est à même d'effectuer, en tant qu'exécutant, toutes les opérations de maintenance ;

— le breveté supérieur assume les responsabilités de chef d'équipe ;

— le cadre de maîtrise peut être chef de service ou d'atelier. Adjoint direct de l'officier mécanicien, il peut le suppléer provisoirement.

La formation de ce personnel incombe à l'Ecole technique de l'armée de l'Air (E.T.A.A.) de Rochefort qui se voit confier une triple mission :

— formation initiale conduisant à la délivrance du certificat élémentaire du premier ou du deuxième degré, le brevet étant attribué après une phase d'application de six mois en unité ;

— formation promotionnelle conduisant à la délivrance du certificat supérieur et du cadre de maîtrise ;

— stages de spécialisation sur les matériels nouveaux mis en service dans l'armée de l'Air et stages de perfectionnement sur des techniques récentes comme les microprocesseurs. Pour les ensembles opérationnels majeurs, avion, système de défense sol-air..., il est créé un ensemble mobile d'instruction (E.M.I.), chargé d'assurer la transformation du personnel des unités qui seront dotées de ce matériel. La conception des cours et l'élaboration du matériel pédagogique doivent alors être entreprises dès le stade du prototype, de pair avec la définition de la maintenance.

Ces activités d'instruction s'exercent au sein de deux groupements-école, électronique et mécanique, et du groupement des ensembles mobiles d'instruction (G.E.M.I.).

Le groupement électronique forme les spécialistes afférents aux calculateurs, équipements de bord, radio, radar, transmissions (téléphone, télégraphie, câbles hertziens), photo et armement.

Le groupement mécanique forme les spécialistes afférents à l'avion (cellule, moteur, équipement de sécurité), aux matériels de servitude (véhicules, ateliers, chaudronnerie) et au bâtiment (plomberie, maçonnerie...).

Ces deux groupements et le G.E.M.I. sont réunis au sein du groupement d'instruction qui assure la planification des stages, la gestion automatisée des élèves, le contrôle des connaissances ainsi que la réalisation des moyens pédagogiques nécessaires.

La durée des stages varie de une à cinquante-deux semaines. La formation initiale représente environ 75 % de l'activité de l'école. Le cursus complet est fractionné en périodes de quelques semaines clôturées par un test de contrôle de connaissance. Un élève peut redoubler une période ; s'il subit un nouvel échec, il est alors réorienté vers une spécialité plus facile ou éliminé.

L'instruction est dispensée par environ cinq cents sous-officiers et quelques dizaines d'officiers. Tous les instructeurs viennent des Forces et y retournent après quatre à six ans. Cet échange constant entre les Forces et l'Ecole permet de disposer d'instructeurs connaissant bien les besoins des unités et favorise ainsi l'adaptation permanente de l'instruction à l'impératif opérationnel, souci premier de l'armée de l'Air.

L'Ecole emploie certes largement les aides audiovisuelles, rétro-projecteurs, diaporamas, séquences télévisées. Elle dispose d'ailleurs d'un centre de réalisation T.V. Néanmoins, elle continue à faire la plus large place à l'instructeur, considérant que le dialogue enseignant-élève est primordial pour une bonne formation. C'est pourquoi les études en cours sur l'emploi de l'ordinateur visent non pas à remplacer l'instructeur mais à le rendre toujours plus performant. C'est aussi la raison qui a conduit l'armée de l'Air à créer un centre pédagogique qui inculque aux futurs instructeurs les techniques d'enseignement qu'ils devront utiliser :

— enseignement du *savoir* par des leçons type entrecoupées par des séries de questions-réponses et de petits exercices ;

— enseignement du *savoir-faire*, c'est-à-dire des gestes de maintenance ;

— enseignement du *savoir-être*, soit l'éthique militaire professionnelle et humaine ;

— manipulation des aides audiovisuelles ;

— conception et rédaction des manuels. L'ensemble des cours dispensés représente plus de six cents manuels dont la validité est d'environ trois ans, compte tenu de l'évolution des programmes liée à celle des technologies.

Quel jugement peut-on porter sur cette Ecole ?

L'armée de l'Air n'a négligé aucun effort pour créer un ensemble où non seulement la qualité des instructeurs mais aussi l'architecture, l'environnement, les aménagements extérieurs contribuent à créer un cadre favorable au travail et à l'épanouissement des jeunes engagés. Achevée en 1978 sur un site de 210 hectares, la nouvelle Ecole ressemble à une université très moderne. Le résultat a paru à votre Rapporteur à la hauteur des efforts fournis. L'enseignement dispensé aux jeunes certifiés élémentaires leur permet de progresser sans problème pour atteindre le plus haut degré de qualification et même passer officier. N'oublions pas que les trois quarts des officiers proviennent des sous-officiers. C'est cette qualité de la formation qui leur permet aussi de s'adapter facilement aux nouvelles technologies et aux matériels de plus en plus complexes. Le souci de l'adaptation permanente aux besoins opérationnels fait que le jeune certifié est productif dès son arrivée en unité. N'oublions pas enfin que les spécialistes formés à Rochefort vont travailler sur des matériels dont, le plus souvent, l'unité de compte est le million de francs lourds.

En outre, cette école forme des stagiaires étrangers en provenance essentiellement d'Afrique du Nord et des pays d'Afrique noire francophones mais aussi d'Amérique latine. En moyenne, l'E.T.A.A. reçoit 350 étrangers par an.

Dans le cadre du resserrement de son dispositif, l'armée de l'Air a transféré de Chambéry à Rochefort le centre pédagogique, la formation du personnel des transmissions, la formation aux relations publiques.



L'efficacité d'une armée dépend du matériel et des hommes qui la servent. Les possibilités de l'avion et des armements ne font que croître et renforcent la place prioritaire que doit avoir l'arme aérienne dans l'outil de défense. En France, les potentialités techniques existent. Une sélection rigoureuse et une formation très bien adaptée permettent de disposer d'un personnel de qualité. Encore faut-il que des allocations budgétaires suffisantes soient dégagées pour maintenir cet outil à niveau, même si la conjoncture économique entraîne une stagnation des ressources globales disponibles conduisant ainsi à des choix certes difficiles voire déchirants mais indispensables pour conserver à la France la place qui doit être la sienne dans le monde.



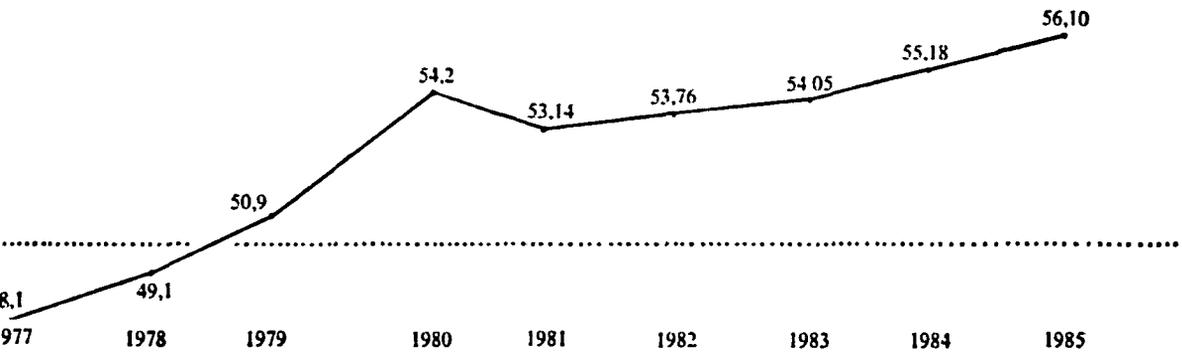
II. — PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS

Les crédits de paiement 1985 de la section « Air » se montent à 31.613,7 millions de francs, en progression, en francs courants, de 4,8 % dans le budget de la Défense qui s'élève, déduction faite des pensions, à 150.200 millions de francs (en progression de 5,7 %). Les crédits « Air » représentent ainsi 21 % du budget de la Défense. Ils sont inférieurs pour la deuxième année consécutive à ceux indiqués dans l'annexe à la loi portant approbation de la programmation militaire pour les années 1984-1988, de 183 millions de francs pour 1984, 740 millions de francs pour 1985. Cet abattement pour 1985 représente plus de la moitié de celui subi par l'ensemble du budget qui s'élève à 1.300 millions de francs. Il convient de noter que 700 millions de francs de contribution aux fonds propres de la S.N.I.A.S. et de la S.N.E.C.M.A. sont inscrits au budget 1985. Même si cette contribution représente un investissement rentable à terme, elle n'en constitue pas moins provisoirement une charge nouvelle à l'intérieur de l'enveloppe globale des crédits affectés à la Défense.

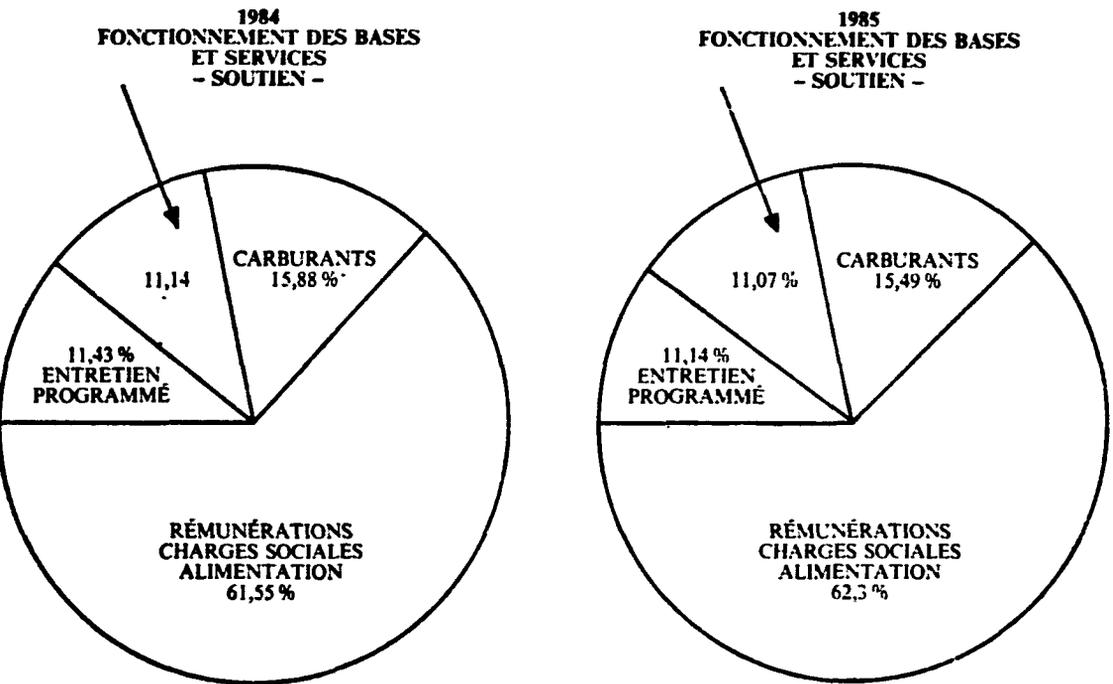
| | Autorisations de programme | | | Crédits de paiement | | |
|--------------------|----------------------------|-----------------|----------------|---------------------|-----------------|------------|
| | 1984 | 1985 | Variation | 1984 | 1985 | Variation |
| Titre III | 1.824 | 1.824 | 0 | 13.521,5 | 13.878,8 | 2,6 |
| Titre V | 22.247,8 | 22.212,4 | — 0,16 | 16.644,8 | 17.734,9 | 6,55 |
| Total | 24.071,8 | 24.036,4 | — 0,147 | 30.166,3 | 31.613,7 | 4,8 |

La part des investissements continue à croître, passant à 56,10 % contre 47,7 % pour l'ensemble de la Défense. Dans un budget qui augmente à un taux voisin ou inférieur à celui de l'inflation, cette progression de la part du titre V représente un effort très rigoureux. Néanmoins, il existe une limite et dans le cadre des missions actuellement imparties à l'armée de l'Air, celle-ci paraît atteinte ; la gestion 1985 sera particulièrement difficile.

PART DU TITRE V (C.P.) DANS LE BUDGET AIR



La ventilation des crédits de paiement pour 1984 et 1985 est présentée en pourcentage dans les graphiques ci-dessous :



Outre la poursuite de la décroissance du titre III, déjà mentionnée, il apparaît une progression des parts « Etudes et forces nucléaires » au détriment des autres fabrications et de l'infrastructure. Cela concrétise le maintien de la priorité accordée à ces deux secteurs. Il ne faut toutefois pas oublier que les crédits de paiement du titre V correspondent pour plus de 80 % (82,4 % pour le budget 1985) à des opérations engagées les années précédentes ; ils sont ainsi en fait surtout le reflet du passé. Toute diminution de ces crédits de paiement en pouvoir d'achat conduit inéluctablement, soit à une annulation ou à un report de commandes importantes, soit à un étalement des livraisons. Dans les deux cas, il y a une augmentation de coût correspondant à l'inflation pendant la période d'étalement.

Inversement, les autorisations de programme correspondent, pour l'essentiel, à l'avenir. Ainsi, pour les fabrications des matériels aériens (deux tiers des autorisations de programme du titre V), les crédits de paiement nécessaires se répartissent en 9 % l'année de la commande, 16 % l'année suivante et 75 % les années ultérieures.

Or, en francs constants, les autorisations de programme du titre V « Air » sont en régression depuis 1982 :

| | 1980 | 1981 | 1982 (1) | 1983 | 1984 | 1985 |
|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Montant des A.P. en francs constants 1980 . | 15.489,1 | 15.977,5 | 15.855,5 | 15.250,7 | 15.038,4 | 14.204,8 |
| Pourcentage de variation par rapport à l'année antérieure | » | + 3,15 | — 0,76 | — 3,81 | — 1,39 | — 5,54 |

(1) Projet de budget non corrigé de l'annulation de 4.925 millions de francs ayant entraîné l'annulation de la commande de 25 Mirage 2000.

L'évolution entre 1984 et 1985, par sections, des autorisations de programme des dépenses en capital, est donnée ci-dessous :

| Sections | 1984 | 1985 | Evolution en pourcentage |
|-------------------|--------|--------|--------------------------|
| Commune | 21.111 | 21.094 | — 0,1 |
| Air | 22.248 | 22.212 | — 0,16 |
| Terre | 21.777 | 19.833 | — 8,9 |
| Marine | 18.495 | 20.311 | + 9,8 |
| Gendarmerie | 1.370 | 1.550 | + 13,1 |
| Défense | 85.000 | 85.000 | 0 |

Les programmes majeurs de la programmation ayant été sauvegardés, il en résulte forcément l'étalement, voire la suppression de certaines commandes dans les autres domaines. Pour reprendre la formule d'une réponse à une question parlementaire « les besoins liés à l'environnement des forces seront réalisés au mieux des ressources disponibles ». Mais dans ce monde de plus en plus technique, l'environnement prend une part très importante, en particulier pour l'avion en ce qui concerne l'environnement opérationnel (armement, transmissions, détection, contre-mesures) et l'environnement technique (rechanges, équipements de test, matériels de servitude). Prenons garde à conserver la cohérence du système, faute de quoi une dégradation se produira avec le temps.

III. — LE TITRE III

1. Contenu financier.

Le contenu financier du titre III de la section Air pour 1984, est présenté par chapitres budgétaires dans le tableau suivant :

| Chapitres budgétaires | 1984 | 1985 | Variations en pourcentage |
|--|-----------------|-----------------|------------------------------|
| <i>Crédits de paiement :</i> | | | |
| 31-12. — Soldes (indemnités) | 6.897,7 | 7.266,8 | + 5,35 |
| 33-11/12. — Cotisations (prestations sociales) | 966,5 | 908,43 | — 6,01 |
| 34-11. — Alimentation | 457,9 | 471,2 | + 2,9 |
| 34-12. — Fonctionnement (bases et services) | 1.449,1 | 1.461,4 | + 0,8 |
| 34-13. — Carburants et fluides | 2.147,3 | 2.149,43 | + 0,09 |
| 34-14. — Entretien (programme) ... | 1.545,5 | 1.545,5 | 0 |
| 34-15. — Informatique | 57,5 | 76 | + 32,2 |
| Total titre III | 13.521,5 | 13.878,8 | + 2,64 |
| <i>Autorisations de programme :</i> | | | |
| 34-14. — Entretien programmé des matériels | 1.824 | 1.824 | 0 |

Cette présentation tient compte du changement de nomenclature budgétaire intervenue, soit :

— Nouvelle numérotation des chapitres :

- 33.10. — Cotisations sociales - Part de l'Etat en 33.11 ;
- 33.91. — Prestations sociales versées par l'Etat en 33.12 ;
- 34.14. — Carburants et fluides en 34.13 ;
- 34.31. — Entretien des matériels - Programmes en 34.14.

— Regroupement des chapitres :

- 34.12. — Fonctionnement des bases aériennes ;

- 34.13. — Dépenses centralisées de soutien ;
- 34.21. — Frais d'exploitation des services ;
- 34.32. — Constructions aéronautiques - Fonctionnement ;

en un chapitre unique :

- 34.12. — Activités - Entretien et exploitation des bases et services.

— Regroupement des chapitres :

- 34.41. — Achat de matériel informatique ;
- 34.42. — Autres dépenses informatiques ;

en un chapitre unique :

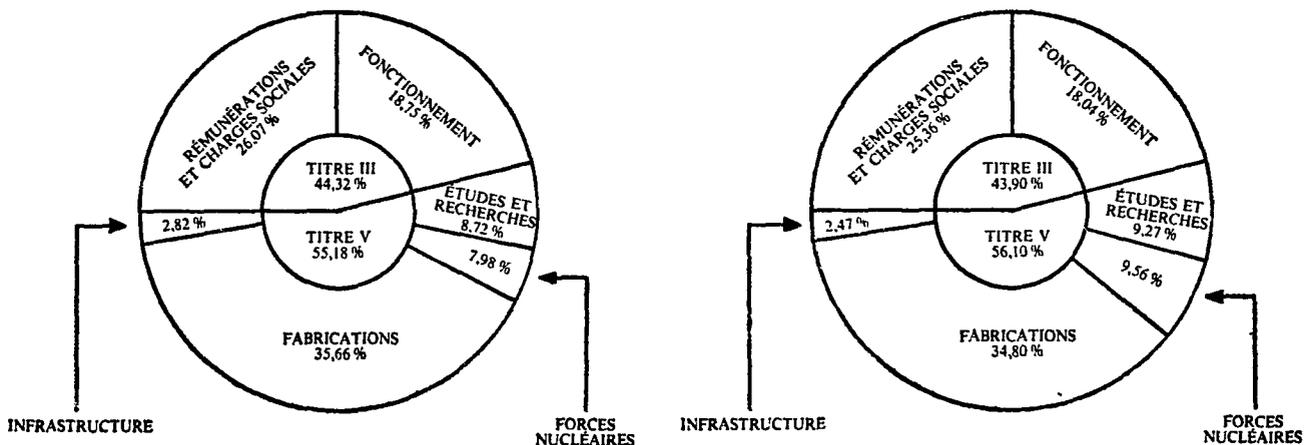
- 34.15. — Informatique.

La progression du titre III est limitée à 2,6 %. Hors soldes et charges sociales, la progression est de 0,8 %. Elle était de — 1,3 % en 1984 par rapport à 1983. Si on rapporte cette évolution à l'accroissement des prix du P.I.B.M., soit 7,9 % en 1984, 5,7 % en 1985, on s'aperçoit que c'est une chute de pouvoir d'achat de 14 % en deux ans que subit l'armée de l'Air.

Les graphiques ci-dessous illustrent cette évolution :

1984

1985



2. Les personnels.

L'année 1985 sera marquée par la poursuite de la déflation prévue par la loi de programmation. L'armée de l'Air perdra en 1985 2.604 postes budgétaires. Cette diminution représente 2,7 % des effectifs 1985 et demande un effort qui ne sera pas effectué sans difficulté de gestion, ni gêne de fonctionnement. Par ailleurs, quatre-vingt-dix postes d'officiers appelés sont créés en raison du volontariat pour un service long.

Dans le cadre du resserrement du dispositif, la base de Creil sera mise en gardiennage à l'été 1985. Simultanément, les bases d'Aulnat et de Chambéry seront fermées. La réduction effective des personnels se fera par réduction des plans de production dans les différentes spécialités conformément aux directives ministérielles.

La répartition par catégorie de personnel est donnée dans le tableau suivant :

| Catégories de personnel | 1984 | | 1985 | | Variations |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|------------|
| | | | | | |
| Officiers | 7.302 | | 7.337 | | |
| — active | | 7.302 | | 7.247 | — 55 |
| — appelés | | 0 | | 90 | + 90 |
| Sous-officiers | 44.712 | | 44.329 | | |
| — active | | 42.547 | | 42.272 | — 275 |
| — contrat P.D.L. | | 190 | | 190 | » |
| — appelés | | 1.975 | | 1.867 | — 108 |
| Militaires du rang | 47.137 | | 44.881 | | |
| — active | | 6.991 | | 7.185 | + 194 |
| — contrat P.D.L. | | 4.477 | | 3.195 | — 1.282 |
| — appelés | | 35.669 | | 34.501 | — 1.168 |
| Total armée de l'Air .. | 99.151 | | 96.547 | | — 2.604 |

La nécessité de disposer de cadres militaires jeunes a conduit à fixer des limites d'âge très basses par rapport à celles de la fonction publique, ce qui implique une deuxième carrière, pratiquement pour l'ensemble du personnel. Dans la conjoncture économique présente, cette possibilité de réinsertion, contestée à tort par certains, préoccupe les sous-officiers et les officiers. C'est pourquoi le Sénat a adopté le

23 juin 1982 une proposition de loi tendant à compléter la loi n° 72-662 du 13 juillet 1972 relative au statut général des militaires par un article garantissant le droit au travail aux militaires admis à la retraite avant l'âge fixé par la loi pour bénéficier de la pension vieillesse du régime général de la Sécurité sociale. Cette proposition de loi n'a toujours pas été examinée par l'Assemblée nationale.

— *Officiers* :

Le recrutement s'effectue toujours dans des conditions convenables avec des taux de sélection satisfaisants. En 1984, le nombre de candidats admis à l'Ecole de l'Air a progressé de dix par rapport à 1983 alors que celui de l'Ecole militaire de l'Air est passé de 112 à 106. Cette baisse, due à la diminution des candidatures du personnel navigant, est à rapprocher de la ressource de plus en plus faible en sous-officiers pilotes. Les résultats au concours O.R.S.A. (1) sont marqués par le même phénomène.

La mise en application du statut de 1975 introduisant de profonds changements dans les déroulements de carrière des officiers s'est accompagnée d'un ensemble de mesures destinées à faciliter le passage d'un système à un autre ; cependant, celles-ci n'ont qu'un caractère momentané, alors que le rajeunissement voulu par le nouveau statut entraînera des difficultés durables.

S'agissant de l'article 5 de la loi n° 75-1000 du 30 octobre 1975, son but, qui était de ménager une fin de carrière honorable à des officiers dont l'avancement se trouvait compromis du fait de leur nombre trop important, peut être considéré comme à peu près atteint et seuls des contingents de faible volume demeureront souhaitables d'ici à 1988.

L'article 6, qui permet aux officiers hors créneau de pouvoir bénéficier de droit des dispositions de l'article 5, et l'article 7, qui donnent aux colonels et aux officiers généraux la possibilité d'être placés en congé spécial, doivent être considérés comme un accompagnement nécessaire du nouveau statut et à ce titre pérennisés. En effet, le rajeunissement voulu qui prendra son plein effet en 1988, se traduira par un passage au grade de colonel deux ans plus tôt. Les temps de séjour dans le groupe III seront augmentés d'autant avec pour conséquence :

- une forte réduction des tableaux d'avancement de colonel,
- une nette augmentation du nombre des lieutenants-colonels hors créneau.

(1) O.R.S.A. : Officiers de réserve en situation d'activité.

C'est aussi en 1988 que doivent être restitués les trente postes de colonels attribués en surnombre en 1981 et 1982.

Pour rester dans des limites tolérables, il est indispensable de maintenir un flux de départ avant limite d'âge et pour ce faire de bénéficier des mesures d'incitation adaptées que constituent les articles 6 et 7.

— *Sous-officiers* :

Le nombre des départs en 1984 est demeuré assez bas, bien qu'en relative augmentation du fait des fins de carrière inéluctables par limite d'âge.

Les possibilités de départ vers le secteur civil sont toujours réduites par la conjoncture économique. On constate pourtant une très légère amélioration du nombre des départs volontaires qui permet une petite augmentation du volume des tableaux d'avancement.

Cependant, compte tenu des données actuelles, le nombre de départs prévisibles pour 1985 sera en faible diminution par rapport à 1984.

La prise en compte de la déflation prévue dans la loi de programmation militaire jointe à la résorption de l'excédent de population, consécutif à la diminution des départs, entraîne une faible production des écoles (la plus faible depuis la fin des opérations en Algérie). L'amortissement de ces deux phénomènes permet d'espérer une reprise progressive pour les années suivantes, en s'acheminant vers une production compensant les pertes en 1988. La tendance s'établit comme suit :

| | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Plans | 1.577 | 1.539 | 1.950 | 1.990 | 2.515 | 2.500 |
| Tendance | ↘ | ↘ | ↗ | ↗ | → | → |

Le contingent de soldes « échelle IV », fixé jusqu'en 1983 à 51,5 % des droits ouverts, en spécialistes, était de 24.275. La mesure prise en 1984, et souhaitée en 1985, consistant à maintenir ces droits en valeur absolue, permettra d'effectuer une gestion normale et de maintenir au niveau atteint dans les années précédentes le taux de réussite aux examens de sélection et aux stages.

La gestion des primes à 10 % restera équilibrée, mais les possibilités budgétaires seront juste suffisantes pour attribuer cette prime à tous les adjudants-chefs de l'armée de l'Air au cours de l'année de leur promotion à ce grade.

— *Militaires du rang :*

L'armée de l'Air est toujours très demandée par les jeunes appelés. La stabilisation des effectifs est prévue pour 1986 après l'importante déflation effectuée sur les deux années antérieures. Deux points particuliers méritent attention.

● *Volontaires service long (V.S.L.).*

Une montée en puissance normale est effectuée conformément aux directives : 1.760 en septembre 1984 et 2.200 droits. Ce plan est mené correctement grâce à :

- l'ouverture de toutes spécialités aux V.S.L. ;
- l'ouverture de quatre-vingt-dix droits budgétaires pour officiers ;
- l'amélioration de l'attractivité du volontariat (filière privilégiée du recrutement à l'engagement - choix d'affectation géographique précise, réserve d'emploi pour accès à certains emplois publics, etc.) ;
- l'augmentation du taux d'encadrement des petits gradés outre-mer.

Le volontariat « service long outre-mer » (V.S.L.O.M.) est également très satisfaisant : 763 en septembre 1984 pour 1.000 droits.

La réalisation des droits ne constitue qu'une des phases de mise sur pied à court terme d'un contingent V.S.L. représentant 10 % au moins des droits budgétaires appelés.

● *Volontaires féminines.*

| | 1983 | 1984 | Prévisions 1985 |
|-------------------------------|------|------|--------------------|
| Evolution des effectifs | 60 | 120 | 250 |

L'armée de l'Air procède systématiquement depuis trois ans au doublement des postes offerts l'année précédente et poursuit ainsi une politique de féminisation des plus avancées.

Quelques principes ont été retenus tels que :

— banalisation des emplois des volontaires féminines et des hommes du rang appelés (trois spécialités exceptées : fusiliers-commando, conducteur de chien, armurier) ;

— droits et devoirs identiques pour appelés et volontaires féminines (formation, accès aux E.O.R. notamment).

En septembre 1984, sur 151 volontaires féminines, 53 servent en tant que volontaires service long dont 6 outre-mer.

— *Mesures catégorielles :*

Le faible nombre et le montant réduit des mesures retenues cette année sont liés au cadre budgétaire particulièrement rigoureux :

(En millions de francs.)

| | |
|---|-------|
| — Revalorisation de l'indemnité de sujétion spéciale d'alerte opérationnelle | 1,158 |
| — Revalorisation de l'indemnité pour sujétion spéciale des officiers de tir S.S.B.S. | 0,02 |
| — Revalorisation de l'indemnité spéciale de sécurité aérienne | 0,728 |
| — Revalorisation de l'indemnité spéciale pour les personnels des stations isolées des réseaux de tropodiffusion | 0,212 |
| — Revalorisation de : | |
| • l'indemnité spéciale pour travaux dangereux .. | 0,16 |
| • l'indemnité pour connaissances spéciales en langues étrangères (création d'un quatrième taux) | 0,605 |

— *Mesures concernant les appelés :*

| | |
|---|------|
| — Revalorisation de l'indemnité pour service en campagne à compter du 1 ^{er} juillet 1985 | 2,15 |
| — Provision relative à la hiérarchisation du prêt des appelés à compter du 1 ^{er} juillet 1985 | 3,2 |

3. L'activité aérienne.

La dotation du chapitre 34-13 « Carburants et fluides » est pratiquement maintenue au niveau de 1984 (+ 0,09 %) après avoir subi, rappelons-le, une baisse de 9,26 % en 1984. Certes, des économies de carburants résultent de l'évolution de la flotte, pour ce qui est de :

- la poursuite de la déflation des Mirage IV et Nord 2501 ;
- la mise en service de l'Epsilon ;
- le remplacement des MD 311 par le Xingu ;
- la remotorisation du C 135.

Cette évolution devrait permettre en 1985 une économie de 8.600 mètres cubes de carburéacteur et de 1.400 mètres cubes d'essence-avion. L'objectif pour l'armée de l'Air est ainsi une activité de 395.000 heures en 1985.

Néanmoins, il convient de noter que le prix prévisionnel adopté pour l'établissement du budget 1984 était de 272,22 francs l'hectolitre de carburéacteur. Le prix moyen aurait été de 283,20 F (+ 4 %) si le tarif de juillet 1984 avait été maintenu jusqu'à la fin de l'année ce qui n'est pas le cas (augmentation en octobre). En outre, un surcroît d'activité de transport lié aux opérations extérieures et non compris dans la planification, d'environ 20.000 heures de vol, aura été effectué d'ici à la fin de l'année. Pour l'armée de l'Air, les dépenses liées à l'activité aérienne (carburant, rechanges, entretien programmé) représentent l'essentiel du surcoût lié à ces opérations et **il est indispensable qu'un collectif en assure le financement.**

Pour 1985, le prix prévisionnel retenu est de 282,04 F l'hectolitre de carburéacteur alors que le prix réel en juillet était déjà de 288,08 F et qu'il a été encore réévalué en octobre. Peut-on raisonnablement espérer une baisse du prix du baril et du taux de change suffisant pour ramener le prix moyen au prix prévisionnel ? **C'est pourquoi votre Rapporteur craint une gestion très difficile de ce chapitre en 1985.**

Or, l'activité aérienne de l'armée de l'Air, en consommation, donc en coût, se répartit sensiblement en 68 % pour l'aviation de combat, 18 % pour l'aviation de transport, 10 % pour les écoles, les 3 ou 4 % restants représentent notamment l'activité " transport " des régions aériennes, l'activité " hélicoptères ", celle du C.E.A.M. (Centre d'expérimentations aériennes militaires).

L'activité de l'aviation de combat, c'est 180 heures par an et par pilote, minimum indispensable pour conserver une capacité opérationnelle satisfaisante, même compte tenu de l'utilisation de

plus en plus grande de simulateurs (un deuxième simulateur Mirage 2000 DA, un simulateur Mirage 2000 N et un simulateur de combat seront commandés en 1985).

L'activité « Ecole », c'est la formation des pilotes, donc l'avenir. Toute diminution de la production entraînerait à court terme une déflation du nombre de pilotes en unité alors que les taux équipages/ avions ne sont déjà pas pléthoriques.

L'activité « Transport », c'est la logistique de l'ensemble des armées et l'entraînement des troupes aéroportées. Là encore, toute réduction d'activité aurait forcément une répercussion sur la disponibilité des forces, voire une augmentation de certains autres coûts (transports outre-mer notamment qui devraient être assurés par avion civil).

Quant à l'activité dite de liaison, elle ne correspond plus qu'à un coût qui peut être qualifié de marginal.

Toute réduction de l'activité aérienne entraînerait inexorablement, à court ou moyen terme, une diminution de la capacité opérationnelle des Forces. C'est bien pourquoi l'annexe à la loi de programmation déjà citée précise pour les Forces aériennes : « L'objectif premier de la programmation est d'assurer le renouvellement qualitatif et quantitatif de cette flotte (450 avions de combat modernes en ligne et une centaine d'appareils de transport) et 400.000 heures de vol annuelles garantissant l'entraînement opérationnel des équipages. »

4. Fonctionnement.

Les crédits de fonctionnement des bases, des grands commandements et des services (y compris les crédits consacrés à l'informatique) s'élèvent à 1.537,5 millions de francs, en progression en nominal de 2,05 %. En fait, sur 30,8 millions de francs d'augmentation, 29,6 correspondent à des dépenses de fonctionnement pour l'informatique transférées du titre V au titre III chapitres 34-12 et 34-15. En francs constants, ce secteur subit donc une baisse de plus de 5 %. Or, comme votre Rapporteur l'a déjà souligné, une part importante des dépenses sont incompressibles d'une part, ont tendance au minimum à suivre l'inflation d'autre part ; elles concernent les postes suivants : énergie pour la défense aérienne et les contrôles locaux d'aérodrome, location de circuits P.T.T., taxes d'atterrissage, déplacements liés à l'activité opérationnelle et aux mutations (encore que celles-ci aient fortement diminué). Certains projets, semble-t-il à l'étude, comme la redevance d'approche ou la transformation de circuits P.T.T. concédés en circuits loués, aggraveraient encore sensiblement les difficultés de gestion de ce chapitre.

IV. — LE TITRE V

1. Contenu financier.

Le tableau suivant compare le budget 1984 et le budget 1985 par chapitres :

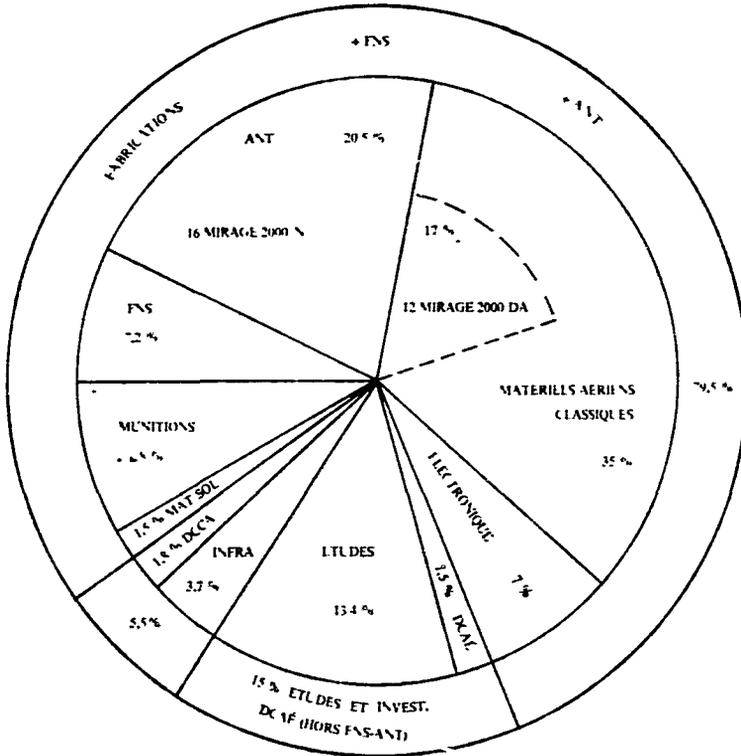
(En millions de francs.)

| Numéro des chapitres et nature des dépenses | Autorisations de programme | | | Crédits de paiement | | |
|---|----------------------------|-----------------|--------------------------------|---------------------|-----------------|--------------------------------|
| | 1984 | 1985 | Variation en pourcentage | 1984 | 1985 | Variation en pourcentage |
| 51-71. — Etudes recherches et prototypes | 2.810 | 2.984 | 6,20 | 2.353 | 2.646 | 12,41 |
| 52-71. — Equipements techniques et industriel | 331 | 337,4 | 1,9 | 276 | 284,4 | 3,04 |
| 53-41. — Fabrication matériel du commissariat . | 390 | 410 | 5,1 | 322 | 344 | 6,8 |
| 53-72. — Fabrications matériels aériens (art. 11 à 42) | 11.797,8 | 11.523 | — 2,33 | 10.433,8 | 10.658,5 | 2,15 |
| 53-72. — Forces nucléaires (art. 60 et 70) | 6.169 | 6.147 | — 0,4 | 2.408 | 3.022 | 25,4 |
| 54-61. — Infrastructure . | 750 | 811 | 8,1 | 852 | 780 | — 8,4 |
| Total titre V ... | 22.247,8 | 22.212,4 | — 0,16 | 16.644,8 | 17.734,9 | 6,55 |

Cette présentation tient compte de la modification de la nomenclature budgétaire, soit le regroupement dans le chapitre 53-72 « Matériels aériens - Fabrications pour l'armée de l'Air », des chapitres :

- 53-51. — Armements et munitions ;
- 53-52. — Matériel au sol ;
- 53-71. — Electronique ;
- 53-72. — Matériels aériens.

La répartition des autorisations de programme en pourcentage par secteur d'activité est indiquée ci-dessous :



Les caractéristiques principales de ce titre V sont les suivantes :

- commandes des principaux programmes conformes aux prévisions de la loi de programmation à l'exception des missiles ;
- poursuite des développements en cours : A.C.X., M 88 et Mirage 2000 ;
- priorité donnée aux programmes de protection dans le domaine de l'infrastructure.

Ce budget se caractérise aussi par la poursuite de la décroissance des autorisations de programme en francs constants (mais de façon beaucoup plus sensible que les années précédentes puisque la variation passe de — 0,15 % à près de — 6 %. Les commandes de programmes majeurs étant maintenues, il en résulte inéluctablement un étalement d'autres programmes.

2. Les études.

Ce chapitre ne comprend pas les études liées aux forces nucléaires qui sont incluses dans les articles 60 et 70 du chapitre 53-72.

Les crédits de paiement progressent de 12,48 % et les autorisations de programme de 6,20 %, c'est-à-dire beaucoup plus que l'ensemble du titre V. A ce titre, on peut dire qu'un effort certain a été fait pour sauvegarder la capacité d'évolution technique.

Les autorisations de programme se répartissent en 457 millions de francs de crédits de recherche consacrés aux études générales et 2.527 millions de francs, soit près de 85 %, en crédits de développement.

La part « avion » représente 84,3 % dont 19,9 % pour les moteurs ; 9,3 % sont consacrés aux engins, essentiellement 530 D, S.A.T.C.P. et missile air-air M.I.C.A. destiné à l'avion de combat futur.

3. Les fabrications.

Ce chapitre regroupe dorénavant les crédits consacrés à l'ensemble des fabrications des matériels aériens : avions, rechanges, armement et munitions, électronique, matériel d'environnement et de servitude. Il représente 77 % du titre V en crédits de paiement et 79,6 % en autorisations de programme.

— Forces nucléaires :

Les crédits de paiement s'élèvent à 3.022 millions de francs, en progression de 25,5 %, les autorisations de programme à 6.147 millions de francs en très légère régression par rapport à 1984 (—0,35 %) qui résulte principalement de la diminution de l'article 60 « Force nucléaire stratégique ». Cette évolution des crédits correspond à l'état d'avancement des trois programmes majeurs auxquels ils sont destinés. Ils permettent la dernière tranche des commandes pour les Mirage IV P, la remotorisation des C 135 F ainsi que la commande de seize Mirage 2000 faisant suite à celle de seize en 1984 et quinze en 1983.

— *Matériels aériens de série.*

Les crédits des articles 11 et 12 du chapitre 53.72 correspondent aux programmes d'avions et d'hélicoptères ne faisant pas partie des forces nucléaires. Les crédits de paiement s'élèvent à 7.361 millions de francs en progression de 1,5 % ; les autorisations de programme diminuent de 8 %, celles concernant les avions étant en baisse de 0,9 % et celles concernant les rechanges-avions en baisse de 25 %.

Le programme Mirage 2000 DA se poursuit comme prévu par la programmation. Douze appareils seront commandés en 1985, ce qui portera le total à 87 dont 66 monoplaces et 21 biplaces. Le 12 juillet 1984, l'escadron de chasse 1-2 « Cigognes » a été déclaré opérationnel. Dix-huit appareils auront été livrés en 1985. Les 43 premiers avions sont équipés en radar Doppler multifonction. La commande des premiers R.D.I. (radar Doppler à impulsion) qui donnent la pleine capacité d'interception à basse altitude, a été notifiée début 1984, la sortie d'usine devant intervenir à partir du deuxième semestre de 1986.

Seize F1-C.R. (reconnaissance) auront été livrés en 1984 ; quinze le seront en 1985.

Dix Alphajet seront livrés en 1985.

Trente Epsilon seront commandés en 1985 et trente-trois seront livrés, ce qui portera le total respectivement à 150 et 160.

Six hélicoptères Ecureuil auront été livrés en 1984 et deux le seront en 1985.

— *Matériels électroniques.*

Les crédits de paiement progressent de 5,2 % et les autorisations de programme de 9,4 %.

L'installation des radars Centaure se termine. Le programme Aladin porte sur trente-trois unités dont dix-huit auront été commandées fin 1984. Trois radars fixes et six mobiles auront été alors livrés. Cinq radars fixes et quatre radars mobiles seront mis en service en 1985. La même année cinq radars seront commandés. Le programme de modification des centres de détection pour permettre le raccordement de ces radars au Strida se poursuit. Cela doit permettre la centralisation dans la chaîne de défense aérienne des informations de détection à basse altitude. En sens inverse, les bases aériennes recevront un meilleur préavis sur les hostiles les menaçant et l'efficacité de leurs moyens de défense sol-air en sera accrue.

La couverture des radars Centaure et Aladin reste partielle et la nécessité d'un système de détection aéroportée reste urgente. Ce système est tout d'abord indispensable à l'intégrité nationale ; il n'est pas tolérable en effet que des avions puissent pénétrer à basse altitude sans être détectés ; il l'est tout autant pour les opérations extérieures, la capacité aérienne des pays auxquels la France peut être amenée à se heurter dans le cadre de ses accords de défense ou de coopération allant en augmentant. Il ne serait pas convenable que, dans ce domaine, la France soit encore longtemps tributaire de pays étrangers, même alliés.

L'amélioration de la résistance aux brouillages de la détection à moyenne et haute altitude se poursuit. Un nouveau radar T.R.S. 2215 sera mis en place à Mont-de-Marsan à la place du Satrape prototype, les autres Satrape devant être transformés en radars tridimensionnels.

Le durcissement des transmissions se poursuit.

— Armement et munitions.

Les crédits de paiement des articles 15, 31, 32 et 34 s'élèvent à 1.779 millions de francs, en progression de 2,9 %. Les autorisations de programme progressent de 10,7 %. Si l'on exclut les crédits relatifs au Crotale la progression des autorisations de programme est de 26,5 %. Cette progression très importante est due à la commande des armements de nouvelle technologie dont le coût représente vingt fois celui de l'armement classique.

190 missiles air-air doivent être commandés. Les premiers Magic II seront livrés fin 1984.

L'industrialisation du missile sol-air très courte portée (S.A.T.C.P.), du Super 530 D et de la bombe 1.000 kg laser a été financée en 1984. Les premières commandes auront lieu en 1985 avec un glissement d'un an sauf pour le Super 530 D décalé d'une année supplémentaire. Les commandes d'armement air-sol nouvelle technologie devraient permettre de combler le retard pris en 1984.

— Infrastructure.

Après leur baisse sensible en 1983 et 1984 (respectivement — 13,1 % et — 16,94 %) les autorisations de programme progressent de 8,1 %. En revanche, les crédits de paiement sont en régression de 8,4 %. L'effort continue à porter sur le durcissement des bases : abris avions, abris personnel, P.C. escadrons. Onze abris

avions seront réalisés en 1985, aucun ne l'ayant été en 1984. Treize portes sont prévues en 1985. Un effort tout particulier est fait pour la protection chimique. Les abris-avions offrent une excellente protection contre les toxiques persistants. Des modules d'accès aux abris collectifs permettant la décontamination du personnel sont mis en place.

— *Matériels de commissariat.*

Après deux années de stabilité en francs courants, les autorisations de programme progressent de 5,1 %. Les crédits de paiement progressent de 6,8 %. L'effort continue à porter sur les moyens de protection chimique. 10.000 tenues « antitoxique de survie » seront commandées (fin du programme) ainsi que 40.000 tenues de travail en zone contaminée.

CONCLUSION

Votre Rapporteur concluait ainsi son analyse du budget 1984 : « Cette importance (du fait aérien) n'est niée par personne mais il semble que la conséquence logique au niveau des réalités concrètes et notamment du budget ne soit pas toujours complètement perçue. » Hélas, le budget 1985 confirme cette appréciation. De nouveau, le budget « Air » progresse moins vite que le budget de la Défense. Il subit la part la plus importante de l'abattement par rapport aux crédits prévus par la programmation. **Que dire des autorisations de programme qui sont en régression en francs constants pour la quatrième année consécutive ?** Certes les commandes correspondant aux programmes majeurs dans la programmation sont respectées. Encore convient-il de ne pas oublier qu'aucun avion de combat n'a été commandé en 1982 et trente seulement en 1983. **Aucune commande n'est prévue pour rattraper ce « trou » de près de quarante avions !** Que dire de la programmation même ? Pour l'armée de l'Air, 1984 et 1985 sont des années creuses. Les commandes d'avions de combat restent inférieures aux besoins, 58 contre 66 pour les deux années. Certes, on en commande 109 entre 1986 et 1988 pour rattraper les manques de 1984 et 1985 ; c'est du moins ce qui est prévu. Mais outre le fait qu'en ayant décalé les commandes dans la deuxième partie de la période couverte par la programmation, le coût du programme est augmenté et l'armée de l'Air, ainsi pénalisée, même les programmes majeurs de la période 1986-1988 pourront-ils être tenus ?

Faut-il rappeler que « l'enveloppe retenue représente une croissance moyenne annuelle en volume de 2 % sur la période ». Or, l'enveloppe a été évaluée sur l'hypothèse d'une hausse des coûts du P.I.B.M. de 6,2 % en 1984, 5 % en 1985 et les années suivantes. Or, la hausse est maintenant estimée à 7,9 % pour 1984 et 5,7 % pour 1985. Il y a donc déjà un retard de 1,7 % pour 1984 et 0,7 % pour 1985. Qui plus est, les crédits proposés sont en retrait de ceux prévus de 1.300 millions de francs en nominal, de 2.000 millions en réalité compte tenu des crédits inscrits pour la participation aux fonds propres de la S.N.I.A.S. et de la S.N.E.C.M.A. La réévaluation prévue permettra-t-elle réellement de dégager les crédits nécessaires pour tenir la programmation. Il faudrait pour cela une croissance très importante en 1986 et ultérieurement. La conjoncture économique le permettra-t-elle vraiment ? Permettez à votre Rapporteur d'exprimer, hélas, sinon des doutes du moins des craintes. Alors

faudra-t-il encore réduire sur l'environnement et cela sera-t-il suffisant ? Mais il ne suffit pas de disposer d'avions en ligne ; il faut avoir un environnement cohérent. Or, qu'est-ce que l'environnement ?

L'environnement, c'est :

— la détection, c'est-à-dire la possibilité d'assurer en temps de paix la mission de police du ciel garante de l'intégrité nationale et en temps de crise l'évaluation de la menace indispensable au Président pour prendre les décisions en toute connaissance de cause. Votre Rapporteur ne peut que regretter que le choix du système de détection aéroportée ne soit pas effectué avant douze à dix-huit mois ;

— les transmissions, soit le maillage entre centres de détection, la transmission des préavis d'alerte, des ordres d'engagement, le guidage des avions sans parler de l'échange d'informations sur l'état des forces et la logistique ;

— l'équipement des avions, c'est-à-dire la radio, le système de navigation et d'attaque, les contre-mesures. Le Mirage 2000 D.A. ne sera pleinement efficace en interception à basse altitude, qu'une fois équipé du radar Doppler à impulsion et du missile Super 530 D, c'est-à-dire au mieux en 1986 ;

— l'armement et les munitions ; c'est la finalité même, l'avion n'étant que le vecteur support ;

— les rechanges enfin, les bancs de test, les véhicules de servitude ; c'est la disponibilité du système d'armes.

En bref, à quoi serviraient les avions s'ils ne pouvaient remplir leur mission parce que l'un des maillons de la chaîne serait déficient ?

Or, votre Rapporteur ne le répétera jamais assez ; l'arme aérienne sera toujours la première visée, la première engagée et de son efficacité dépendra la liberté d'action des autres forces. La création de la F.A.R., « nouvel instrument de notre indépendance de décision », a été présentée comme un élément essentiel du concept stratégique français. Or, que ce soit outre-mer ou sur le théâtre européen, l'engagement de la F.A.R. est indissociable de l'engagement de l'armée de l'Air. Que ferait-elle sans moyens pour l'éclairer, sans couverture aérienne et sans support logistique, sans parler de la mise en place outre-mer ? Les moyens de l'armée de l'Air ne sauraient être réduits en pensant d'abord à la dissuasion et à la protection de l'espace aérien. La force de 450 avions de combat et d'une centaine d'avions de transport, telle qu'elle est définie dans la programmation, ne doit pas être considérée comme un objectif souhaitable mais bien comme un minimum absolu en-dessous duquel les missions ne pourraient plus être assurées.

Certes, il ne suffit pas d'exprimer des besoins dans l'absolu sans tenir compte de l'environnement économique. La défense est

globale et les moyens militaires n'en sont qu'un élément, bien qu'il soit essentiel. Si ces moyens doivent continuer à bénéficier de la priorité, le budget du ministère de la Défense ne peut échapper à la rigueur. Or, celle-ci s'imposera encore plusieurs années. C'est pourquoi votre Rapporteur, soucieux du bon choix pour la France, regrette pour le présent l'évolution des crédits de la section « Air » et tient à mettre en garde pour l'avenir. D'ici à la fin de la programmation ces crédits devront augmenter de façon très importante pour que les objectifs minimum soient sauvegardés.

Ayant commencé par une référence au colloque international Air 84, votre Rapporteur terminera de même en souhaitant que la question posée à propos de la période 1918-1940 dans son allocution de synthèse par le professeur Guy Pedroncini, directeur de l'Institut d'histoire des conflits contemporains, ne puisse être posée de nouveau à propos de la décennie 1980 : « Comment se fait-il que les décideurs français, après avoir tout imaginé et tout décidé au cours de la Grande Guerre, après avoir doté la France d'une aviation exceptionnelle, semblent avoir tout oublié entre les deux guerres ? » Et une réponse partielle suit : « Les contraintes financières et politiques ont pesé lourdement aussitôt après la guerre de 1914-1918 et conduisent finalement, avec la décision politique d'une guerre défensive, à la situation d'avant 1940. » N'y a-t-il pas là une certaine analogie que votre Rapporteur souhaite ne pas voir pousser trop loin ?



En conclusion, votre commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées, attachée à assurer aux armées les moyens indispensables à l'exécution de leur mission, mais constatant le fléchissement général des crédits affectés à la Défense, n'a pas pu donner un avis favorable au projet de budget « Défense » pour 1985 qui lui est soumis.