

N° 96

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1987-1988

Annexe au procès-verbal de la séance du 16 novembre 1987.

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 1988, 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, Pierre Matraja, Michel d'Aillières, Emile Didier, vice-présidents ; Jean Garcia, Jacques Genton, Michel Alloncle, Guy Cabanel, secrétaires ; MM. Paul Alduy, Jean-Pierre Bayle, Jean-Michel Baylet, Jean-Luc Bécart, Jean Bénard Mousseaux, André Bettencourt, Michel Caldaguès, Jean Chamant, Jean-Paul Chambriard, Jacques Chaumont, Michel Chauty, Charles-Henri de Cossé-Brissac, Michel Crucis, André Delelis, Claude Estier, Maurice Faure, Louis de la Forest, Gérard Gaud, Philippe de Gaulle, Michel Giraud, Jacques Golliet, Mme Nicole de Hauteclocque, MM. Marcel Henry, Louis Jung, Christian de La Malène, Bastien Leccia, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Louis Longequeue, Philippe Madrelle, Pierre Merli, Daniel Millaud, Claude Mont, Michel Moreigne, Jean Natali, Charles Ornano, Paul d'Ornano, Robert Pontillon, Roger Poudonson, Paul Robert, Emile Tricon, Xavier de Villepin, Albert Voilquin.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (8^e législ.) : 941 et annexes, 960 (annexes n^{os} 38 et 39), 963 (tome IV) et T.A. 175.

Sénat : 92 et 93 (annexes n^{os} 44 et 45) (1987-1988).

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

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
Introduction	3
Présentation générale des crédits	5
Le titre III	8
1° Contenu financier	8
2° Les personnels	9
3° L'activité aérienne	12
4° L'entretien programmé	13
5° Le fonctionnement	13
Le titre V	15
1° Contenu financier	15
2° Etudes, recherches et prototypes	17
3° Equipement technique et industriel	19
4° Les fabrications	19
5° L'infrastructure	21

INTRODUCTION

MESDAMES, MESSIEURS.

La loi de programmation militaire qui a été adoptée au printemps de 1987 par la quasi-totalité du Parlement est encore bien présente dans nos esprits. Outre la volonté de doter nos forces armées d'un équipement adapté à la menace et à la portée de notre économie, elle rappelait la position de la France dans l'Alliance atlantique et dans le monde et définissait les relations avec ses partenaires européens en matière de sécurité. Bien des événements sont venus depuis confirmer l'analyse et les craintes évoquées dans ce document, primordial pour l'avenir de notre défense.

Le proche aboutissement des négociations américano-soviétiques sur le retrait des euromissiles à portée intermédiaire, après une satisfaction mesurée de la plupart des observateurs, n'est pas sans inquiéter les pays membres de l'O.T.A.N. qui cherchent déjà une parade à cette fragilisation de la sécurité du vieux continent. Le processus engagé par la dynamique soviétique par-dessus la tête des Européens peut accentuer encore cet amoindrissement de la sécurité et menacer d'isolement la France, puissance nucléaire prépondérante dans la zone. Un récent sondage réalisé auprès de la population moscovite conclut que l'appareil militaire français lui fait peur. Sans doute est-ce là le résultat d'une propagande bien menée mais, loin de nous en offusquer, ne devons-nous pas en tirer une certaine satisfaction car voilà au moins une preuve tangible de la crédibilité de notre force.

Celle-ci sera confortée par la modernisation des composantes nucléaires confiées à l'armée de l'Air avec, en particulier, dans le domaine pré-stratégique, la mise en service en 1988 du Mirage 2000 N équipé du missile ASMP.

Mais au-delà des moyens nucléaires c'est bien le déséquilibre des armes conventionnelles et chimiques dont bénéficie le Pacte de Varsovie qui nous inquiète, nous Français, et ce déséquilibre ne cesse de croître. Non seulement le bilan numérique en avions de combat lui est très favorable mais les performances et les qualités des avions mis récemment en service (MIG 29 ou SU 27) démontrent une rapide modernisation permettant aux avions soviétiques de rivaliser avec les appareils de l'Alliance atlantique. Moins spectaculaire sans doute mais tout aussi inquiétante est la rapide amélioration du niveau de qualification de ses

pilotes, formés aux nouvelles techniques de ravitaillement en vol, d'attaque en raids massifs, qui démultiplie la capacité opérationnelle de ses forces aériennes. Devant cette puissance dont la doctrine opérationnelle privilégie l'offensive, il convient, en dépit des déclarations lénifiantes prônant la paix, de ne pas relâcher notre effort et notre vigilance.

Cette concentration de forces en centre-Europe constitue la menace majeure mais il ne faut pas négliger les flambées de violence au Proche ou au Moyen-Orient qui peuvent toujours exploser, ou encore en Afrique, partout où nos intérêts et nos engagements nous conduisent à être présents.

Le dispositif défensif mis en place au Tchad repose en grande partie sur l'arme aérienne. Celle-ci y a démontré son efficacité, sa souplesse, sa capacité à intervenir vite, ponctuellement, avec une grande puissance de feu loin de ses bases. L'importance du fait aérien n'est plus à prouver, mais même dans les conflits locaux le niveau croissant de la menace impose dorénavant un matériel de plus en plus performant servi par une logistique sans faille et un personnel qualifié et entraîné.

Par la loi de programmation la France s'est engagée à maintenir performante son armée de l'Air en la dotant des matériels dont elle avait besoin pour accomplir sa mission. Ce programme est en bonne voie, le projet de budget 1988 apporte-t-il le complément nécessaire à la mise en œuvre et au fonctionnement de ces équipements, en particulier les personnels sans lesquels les matériels les plus sophistiqués ne seraient qu'illusoire ?

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS

Le projet de budget 1988 prévoit une allocation en crédits de paiement de 35 944 millions de francs pour l'armée de l'Air. A ces crédits budgétaires doivent s'ajouter 800 millions de francs de fonds de concours portant ainsi les ressources globales à 36 744 millions, en augmentation de 2,9 % par rapport à 1987. Dans le même temps les ressources de la Défense croissent de 4,4 % (176 685 millions de francs contre 169 200 millions de francs).

En 1987 les crédits Air représentaient 21,1 % du budget de la Défense, en 1988 ils ne comptent plus que pour 20,8 %. Il convient, en outre, de signaler que l'augmentation ne porte que sur le titre V, le titre III, comme déjà en 1987, étant en diminution en francs courants.

Le titre V permet la réalisation des objectifs fixés par la loi de programmation.

Les autorisations de programme et les crédits de paiement comportent en plus des crédits budgétaires, les 800 millions de francs de fonds de concours évoqués ci-dessus.

Les autorisations de programme, qui avaient considérablement augmenté en 1987 retrouvent un niveau plus en rapport avec une planification à long terme.

D'un montant de 27 252 millions de francs contre 30 081 en 1987 ces autorisations de programme connaissent une baisse de 9,4 %. Les crédits de paiement du titre V, quant à eux, s'élèvent à 22 940 millions de francs, soit une augmentation de 5,5 % par rapport à 1987 (21 753 millions de francs), ce qui est nettement en retrait par rapport à l'augmentation générale du budget de la Défense (+ 8,7 %).

Le titre V, bien que fidèle au référentiel de la loi de programmation établi par le ministère de la Défense, posera néanmoins à l'armée de l'Air des problèmes de priorités en raison de décisions récentes relatives à certains programmes majeurs.

Le titre III comporte 1 842 millions de francs d'autorisations de programme destinés à l'entretien programmé du matériel. Cette dotation, en augmentation de 1 % par rapport à celle de 1987, connaît une progression identique à celle des crédits de paiement destinés aux mêmes opérations.

Les crédits de paiement du titre III présentent certainement les perspectives les plus sombres. De 13 972 millions de francs en 1988 à 13 804 millions de francs en 1987 ils connaissent une baisse de 1,2 %

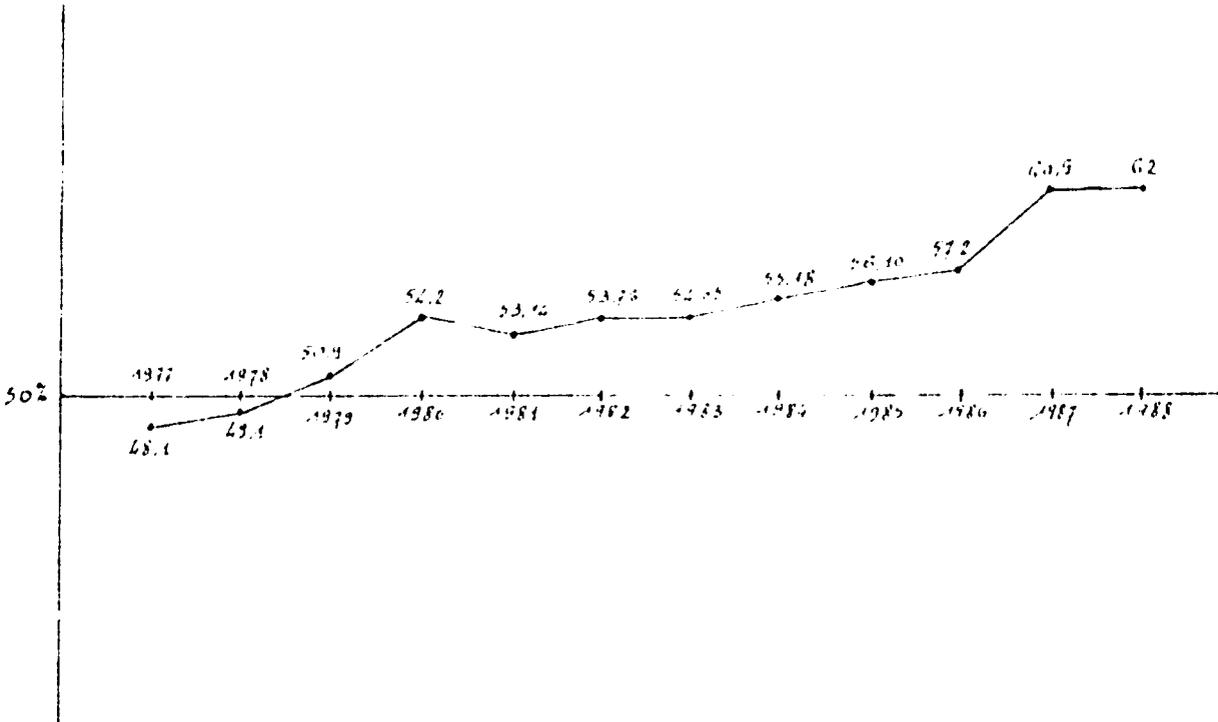
en francs courants. Les restrictions imposées au fonctionnement des bases et des services et la limitation des effectifs se conjugent pour accentuer encore la rigueur que connaissent déjà les personnels.

(En millions de francs)

	Autorisations de programme			Crédits de paiement		
	1987	1988	Variation en pourcentage	1987	1988	Variation en pourcentage
Titre III	1 824	1 842	+1 %	13 972	13 804	- 1,2 %
Titre V	30 081	27 252	- 9,4 %	21 753	22 940	+ 5,5 %
Total	31 905	29 094	- 8,8 %	35 725	36 744	+ 2,9 %

La répartition entre titre III et titre V dans les dix dernières années apparaît dans le tableau suivant. L'écart en faveur du titre V qui représente, cette année, 62 % du budget continue de s'accroître. Certes les coûts des programmes aéronautiques expliquent cette évolution mais, en 1988, c'est beaucoup plus la réduction du titre III que l'augmentation du titre V qui provoque ce phénomène.

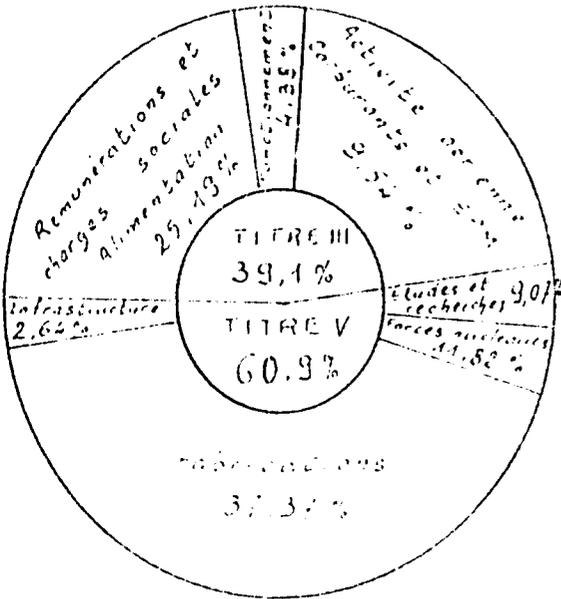
PART DU TITRE V DANS LE BUDGET AIR



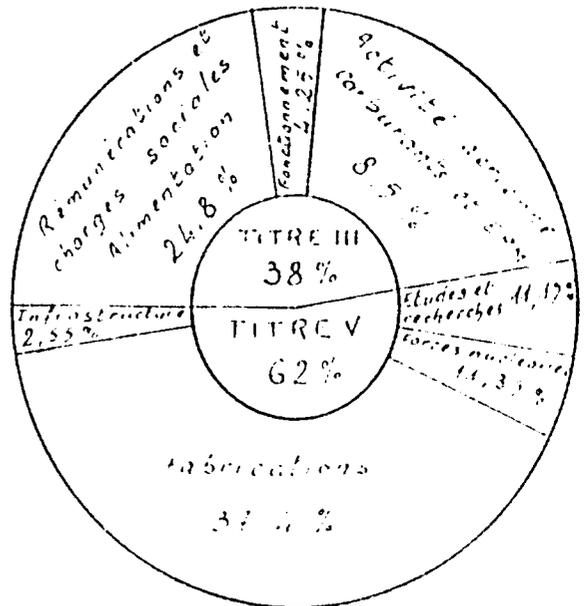
Cette diminution importante du titre III découle en grande partie d'un ajustement des tarifs pétroliers. Cependant, les dotations en matière de carburants opérationnels devraient garantir une activité aérienne de 400 000 heures.

La répartition des crédits de paiement pour 1987 et 1988 est traduite dans les schémas ci-dessous.

1987



1988



Elle montre la part importante prise par les fabrications.

Depuis 1986, progressivement, l'effort d'investissement s'accroît pour maintenir le parc aérien au niveau minimum admissible.

L'importance relative des rémunérations et des charges sociales continue de décroître en raison d'un transfert de personnel vers les services du Premier ministre et du ministère de l'Intérieur.

Les parts respectives du fonctionnement et de l'activité aérienne accusent une baisse, due en partie au niveau des cours pétroliers pris en considération.

LE TITRE III

1° Contenu financier.

Le contenu financier du titre III de la section Air pour 1988 est présenté par chapitres budgétaires dans le tableau ci-dessous :

(En millions de francs)

Chapitres budgétaires	1987	1988	Variations en pourcentage
Crédits de paiement.			
31.12 – Soldes et indemnités	7 581,94	7 689,05	+ 1,4 %
33.11 et 33.12 – Cotisations - Prestations sociales	922,04	924,06	+ 0,2 %
34.11 – Alimentation	494,88	505,78	+ 2,2 %
34.12 – Fonctionnement (bases et services) (sans carburant 34.12 - 90)	1 476,51	1 465,03	- 0,7 %
34.12 - 90 – Carburants et fluides	1 644,84	1 344,32	- 18,2 %
34.14 – Entretien programmé	1 762,74	1 780,36	+ 1 %
34.15 – Informatique	89,03	95,81	+ 7,6 %
Total	13 972	13 804	- 1,2 %
Autorisations de programmes.			
34.14 – Entretien programmé des matériels	1 824	1 842	+ 1 %

La dotation du titre III diminue de 1,2 % en francs courants par rapport à 1987. La réduction la plus importante s'applique aux dépenses en carburant en raison d'un ajustement des cours (baril de pétrole à 20 \$ et \$ à 6,20 F contre une parité de 7,50 F pour le budget 1987).

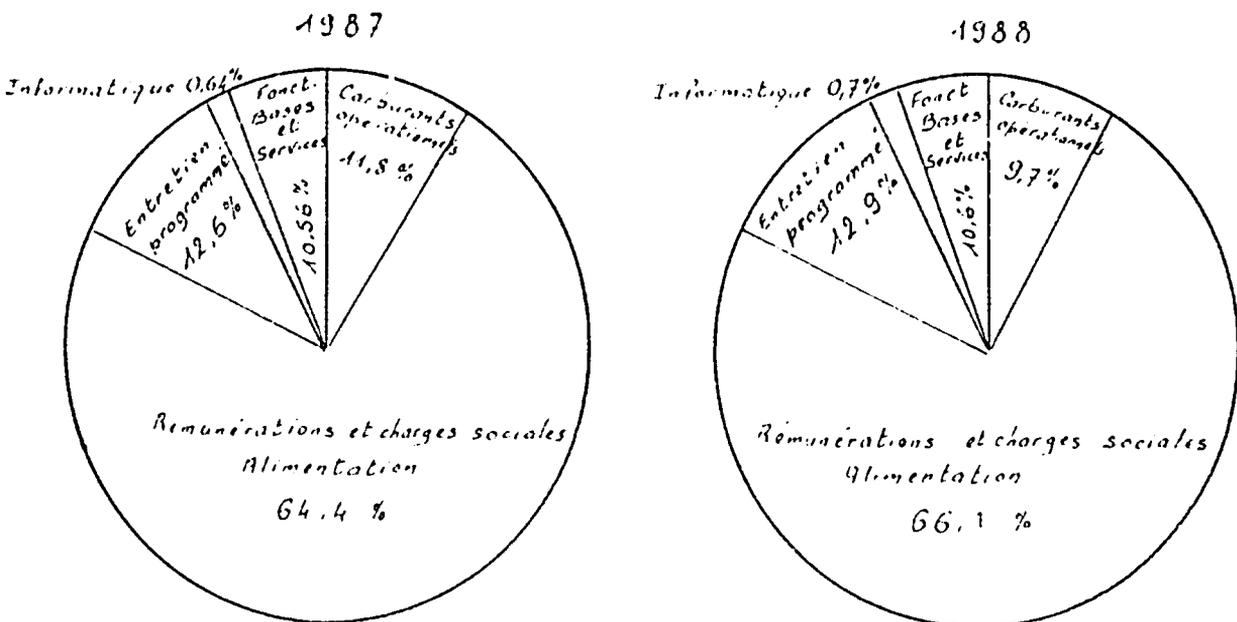
La base de calcul de cette dotation demeure toutefois la réalisation de 400 000 heures de vol.

Au chapitre des soldes et indemnités aucune création de poste n'apparaît en dépit des besoins maintes fois réitérés par l'armée de l'Air confrontée à la mise en service des moyens nouveaux.

Les ressources consacrées au fonctionnement des bases et des services accusent une baisse de 0,9 %. Le pouvoir d'achat de l'armée de

l'Air dans les domaines liés aux activités des unités et des services en sera affecté.

Les crédits de paiement du titre III se répartissent de la façon suivante en pourcentage :



2° Les personnels.

La déflation des effectifs menée durant la précédente loi de programmation, et en 1987, est réalisée par l'armée de l'Air à 92 % de l'objectif initialement fixé (dont la totalité des militaires du rang), alors que dans les autres armées ce bilan se situe aux alentours de 60 %. Pour être capable d'assumer ses missions actuelles et mettre en œuvre les nouveaux matériels dont la réalisation a été décidée, il est indispensable non seulement d'interrompre le long processus de réduction des effectifs entamé vers 1964 mais encore de procéder à leur réévaluation. C'est pourquoi, la création de 810 postes, en 1988, a été demandée mais ne figure pas au projet de loi de finances. Cette mesure représente la première tranche des effectifs budgétaires permettant de recruter, dès 1988, les personnels qui, après formation, seront aptes à la mise en œuvre des programmes nouveaux (ASTARTE, S.D.A., S.A.T.C.P. en particulier) lorsqu'ils entreront en service.

Mais d'ores et déjà les réductions d'effectifs imposées à l'armée de l'Air, alors que ses missions augmentent en nombre et en diversité,

entraînent de fortes charges de travail et de service pour la plupart des personnels des unités opérationnelles et techniques, allant de 50 à 70 heures hebdomadaires selon les spécialités.

Si les mesures demandées ne devaient pas être retenues, et *a fortiori* si le processus de déflation devait se poursuivre, c'est la capacité des forces et le moral des personnels qui seraient atteints.

Le dispositif Epervier depuis 1986, a contribué à détériorer une situation déjà critique. Les détachements de longue durée qui absorbent des spécialistes très confirmés, les filières logistiques qui, dans l'hexagone, mobilisent les unités de ravitaillement technique et leur environnement sont autant de charges nouvelles assumées à bilan nul en personnel.

Le caractère opérationnel et certaines compensations matérielles motive les personnels concernés au Tchad par cette opération mais la surcharge de travail est sensible pour beaucoup de spécialités.

Les dispositions prises pour protéger contre le terrorisme les points sensibles de l'armée de l'Air ou la contribution que celle-ci apporte à la protection des aéroports prennent un caractère permanent et mobilise aussi de nombreux personnels au détriment d'autres missions.

La répartition entre les officiers, les sous-officiers et les militaires du rang et l'évolution des effectifs de 1987 à 1988 sont représentées dans le tableau ci-dessous :

	1987		1988		Variation
<i>Officiers</i>	7 212	»	7 197	»	»
Active	»	7 122	»	7 107	- 15
Appelés	»	90	»	90	»
<i>Sous-officiers</i>	43 489	»	43 432	»	»
Active	»	41 534	»	41 477	- 57
Contrat P.D.L.	»	90	»	90	»
Appelés	»	1 865	»	1 865	»
<i>Militaires du rang</i>	44 303	»	44 263	»	»
Active	»	6 793	»	6 793	»
Contrat P.D.L.	»	3 027	»	3 027	»
Appelés	»	34 483	»	34 443	- 40
Total « Air »	95 004	»	94 892	»	- 112

Afin de ne pas détériorer les carrières des personnels et afin d'éviter la création de mesures nouvelles de dégagement des cadres, la déflation des effectifs au cours des dernières années s'est opérée essentiellement en agissant sur le recrutement.

Officiers.

- Recrutement :

En 1987 le nombre de candidats admis à l'école de l'Air a permis sans difficulté de réaliser le plan de recrutement prévu. 98 élèves-officiers ont été admis par recrutement direct tandis que 100 l'étaient par l'école militaire de l'Air.

Désormais tous les élèves pilotes admis à l'école de formation initiale du personnel navigant à Avord ont également vocation à devenir officiers à l'issue de leur formation professionnelle. Le nombre des admis devrait atteindre 280 cette année, mais, selon les statistiques, seulement le tiers accédera à la qualification permettant de devenir officier.

- Statuts :

Après douze ans d'application le statut de 1975 atteint désormais son plein effet. Celui-ci visait à revaloriser la fonction militaire et à dégager rapidement une élite tout en permettant aux effectifs en surnombre de se reconvertir dans la vie civile.

En fait, le chômage n'a pas permis toutes les reconversions voulues et la rigidité statutaire freine une saine gestion des personnels.

Les aménagements souhaitables consisteraient à augmenter le nombre de colonels et de généraux et à assouplir les créneaux d'avancement. A défaut de cette dernière mesure un élargissement au-delà des 2 % actuels des possibilités d'avancement hors créneau serait un pis-aller.

La prorogation jusqu'en 1998 des dispositions des articles 5 et 6 de la loi de 1975, votée par le Parlement en 1987, est positive et facilitera la gestion. On ne peut que regretter que l'article 7 n'ait pas été reconduit au-delà du 31 décembre 1985 ; il constituait en effet une des mesures les plus efficaces pour réduire le temps de présence dans les groupes supérieurs (III et IV) et remédier aux difficultés actuelles d'avancement.

Sous-officiers.

- Recrutement :

Les départs de sous-officiers, qui avaient marqué un net recul en 1985, ont quelque peu repris en 1986 et l'on observe la même tendance pour 1987. Progressivement on revient vers le taux de départ statistique moyen de 5,6 % qui permet de reprendre un recrutement à peu près normal, bien que celui-ci soit limité par les droits budgétaires.

Actuellement la population de sous-officiers connaît encore un sureffectif de l'ordre de 1 000 brevetés qui ne sera résorbé que progressivement pour des raisons de gestion et de plan de charge des écoles.

Au cours de l'année 1987 le recrutement des certifiés élémentaires du premier degré, engagés de courte durée, limités au grade de caporal-chef, a été suspendu temporairement.

● Statuts :

Pour une majorité de sous-officiers, la difficulté d'atteindre le maximum d'annuités pour la retraite et celle, de reconversion, doivent entraîner diverses mesures d'ajustement, au nombre desquelles le maintien de 100 droits budgétaires gagés d'adjudants-chefs est particulièrement nécessaire.

Militaires du rang.

Le nombre de militaires du rang a atteint en 1985 le niveau fixé par la précédente loi de programmation.

En raison des variations numériques importantes entre les différents contingents, à certaines périodes de l'année le déficit est très sensible et celui-ci est difficilement supportable pour les unités non prioritaires.

● Volontaires service long :

Pour 1988, le pourcentage de V.S.L. sera limité aux droits financés, à savoir 15 % de l'effectif du contingent. Le volontariat service long outre-mer est très satisfaisant, il compte 1 200 droits ouverts.

La durée moyenne des contrats V.S.L. est de 18 mois pour 70 % d'entre eux et de 24 mois pour 30 %.

Mesures catégorielles.

Les principales mesures retenues sont :

- une revalorisation de l'indemnité pour charges militaires et de l'indemnité de service aérien du personnel navigant ;
- l'extension aux cadres de l'indemnité de service en campagne ;
- la revalorisation de la solde spéciale progressive et de la solde forfaitaire des personnels engagés ;
- l'augmentation de la solde spéciale des appelés.

Leur coût global est de 26 millions de francs.

3° *L'activité aérienne.*

Le chapitre réservé aux carburants opérationnels, bien qu'en réduction de 18 % par rapport à 1987 en raison de la baisse du prix de

référence, doit permettre d'atteindre l'objectif de 400 000 heures de vol. Ainsi, s'il n'y a pas de variation significative des coûts des carburants en 1988 par rapport aux hypothèses, l'activité de 180 heures de vol par pilote de combat et par an, minimum au-dessous duquel l'efficacité opérationnelle des forces ne saurait être conservée, pourra être garantie.

4° *L'entretien programmé.*

Les crédits d'entretien programmé sont affectés pour environ 80 % à des dépenses de main-d'œuvre. La complexité technique et la valeur élevée des matériels impliquent une maintenance de haut niveau qualitatif qui coûte cher. Pour faire face à une limitation des ressources, dans ce domaine, l'armée de l'Air a mené une politique volontariste d'optimisation des dépenses compatible avec la sécurité des vols et la disponibilité des matériels et comprenant essentiellement :

- un allègement et un espacement des opérations d'entretien ;
- l'utilisation de procédés générateurs d'économies, comme la modularité des moteurs ;
- le transfert vers l'armée de l'Air et la D.G.A. d'opérations de maintenance auparavant confiées à l'industrie.

Mais ces mesures ont leurs limites notamment celles qu'impose la sécurité des vols. Aussi, en 1987, les crédits de paiement ont-ils augmenté de 8,4 % pour compenser des insuffisances des années passées. Or, les crédits alloués pour 1988 à l'entretien programmé du matériel n'augmentent que de 1 % par rapport à 1987, alors que les salaires dans les industries mécaniques et électriques ont augmenté de 4,8 % en un an. Si ce décalage se confirme, la situation va devenir difficile. Pour éviter une perte de disponibilité il conviendra de relever dès 1989 le niveau des futures dotations.

5° *Le fonctionnement.*

Les crédits alloués au fonctionnement des bases et des services, y compris ceux consacrés à l'informatique, se chiffrent à 1 560,8 millions de francs. Cette allocation est en réduction de 0,3 % par rapport à 1987. Si l'on exclut les carburants routiers, pour lesquels la baisse de dotation se justifie par la baisse des cours de référence, le budget de fonctionnement diminue néanmoins de 0,19 % alors que l'hypothèse retenue pour la hausse prévue des prix en 1988 est de 2,5 %. Le décalage entre la hausse des prix et l'évolution des dotations budgétaires, constaté au

cours des dernières années, s'aggravera donc encore en 1988. Depuis plusieurs années la gestion rigoureuse des crédits dans ce domaine a permis des réductions spectaculaires, en particulier en carburants routiers et en chauffage. Ces mesures ont atteint leurs limites.

Le pouvoir d'achat n'est donc pas maintenu. Les conditions de vie des personnels seront en conséquence aggravées, d'une part par les charges nouvelles sans augmentation des effectifs et d'autre part par de nouvelles contraintes en matière de fonctionnement.

Titre V.

1° Contenu financier.

Le titre V, en autorisations de programme et en crédits de paiement, évolue de 1987 à 1988 comme ci-dessous :

(En millions de francs)

Numéro des chapitres et nature des dépenses	Autorisations de programme			Crédits de paiement		
	1987	1988	Variation en pourcentage	1987	1988	Variation en pourcentage
51.71. - Etudes recherches et prototypes	5 390	4 558,5	- 15,4	3 242	4 097	+ 26,4
52.71. - Equipement techni- que et industriel	646	790	+ 22,3	499	603	+ 20,8
53.41. - Fabrication maté- riel commissariat .	441	461	+ 4,5	418	441	+ 5,5
53.72. - Fabrication maté- riels aériens (art. 11 à 42) . . .	18 150	18 013	- 0,75	12 427	12 668	+ 1,9
53.72. - Forces nucléaires (art. 60 et 70) . .	4 461	2 422,5	- 45,7	4 225	4 172	- 1,25
54.61. - Infrastructure . . .	993	1 007	+ 1,4	942	959	+ 1,80
Total titre V	30 081	27 252 (1)	- 9,4	21 753	22 940 (1)	+ 5,5

(1) Dont 800 millions de francs de fonds de concours

Les ressources du titre V s'élèvent à 27 252 millions de francs d'autorisations de programme et 22 940 millions de francs de crédits de paiement en incluant de part et d'autre 800 millions de francs de fonds de concours qui doivent provenir de cessions mobilières et immobilières.

Le montant des crédits de paiement est approximativement celui attendu de la loi de programmation avec les hypothèses d'augmentation des prix fixées pour l'élaboration du projet de budget (2,7 % en 1987 et 2 % en 1988). Il convient de remarquer à ce sujet que les prévisions d'augmentation des prix retenues dans les documents annexés au projet de loi de finances sont supérieures (3,3 % pour 1987 et 2,5 % pour 1988) et qu'il en résulte une perte de crédits de paiement de 247 millions de francs.

Faut-il rappeler que cette loi de programmation adoptée par la quasi-totalité du Parlement a pour objectif de permettre à l'armée de l'Air de combler une grande partie de son retard en matière d'équipement. Les axes d'effort principaux définis par la loi visent en particulier :

- à garantir l'existence de 450 avions de combat en ligne tout en modernisant la flotte ;
- à doter l'armée de l'Air d'un système de détection aéroporté ;
- à maintenir en ligne une flotte d'une centaine d'avions de transport ;
- à entretenir et à développer un environnement cohérent en matière d'armement, de détection, de contre-mesures électroniques, de protection des installations.

Les retards, étalements ou annulations de programmes accumulés sont importants car on estime que l'armée de l'Air, en l'espace de dix ans, a été privée de 13,5 milliards de francs par rapport aux deux lois de programmation précédentes.

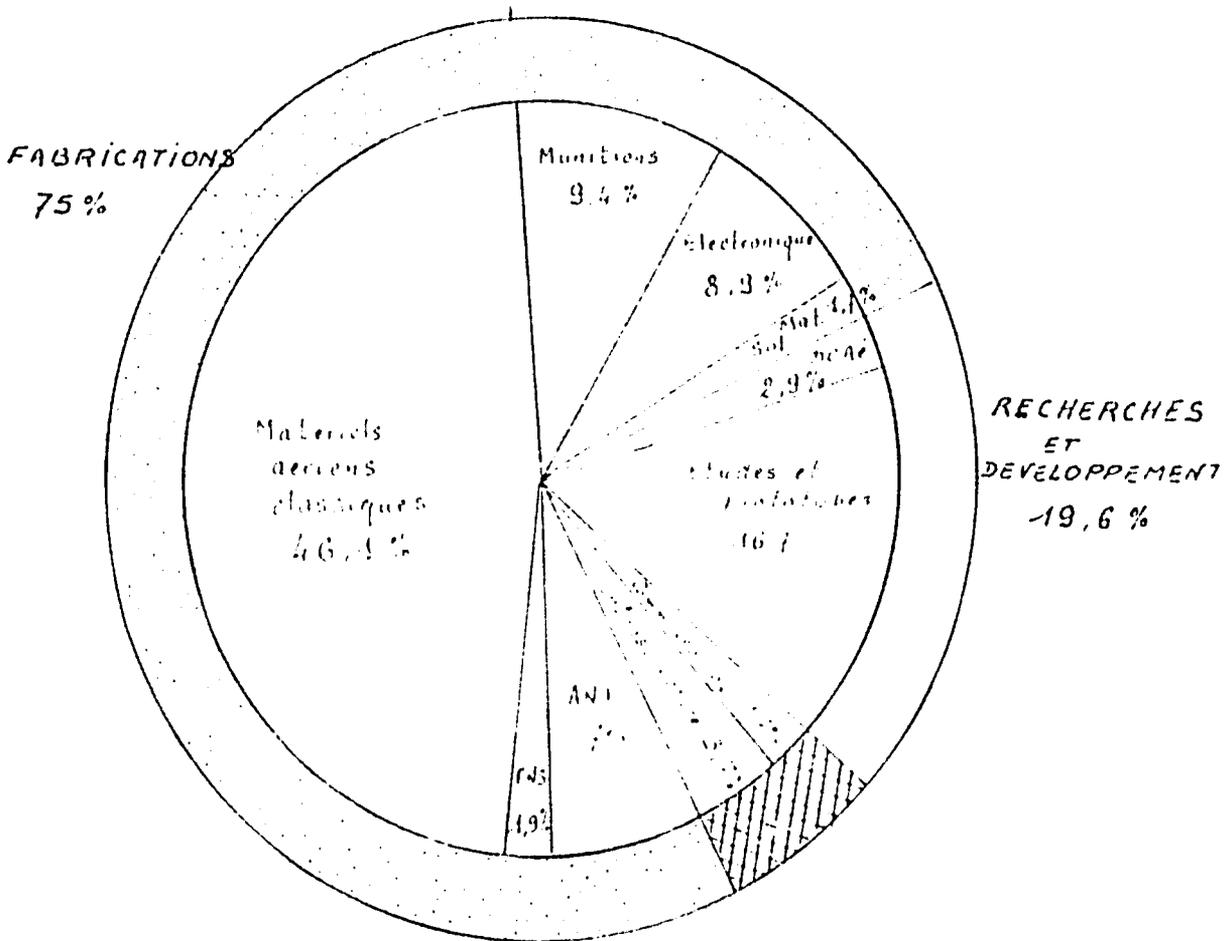
L'année 1987 a permis de lever les hypothèques sur le système de détection aéroporté et sur l'avion de combat tactique mais les décisions prises récemment viennent modifier la programmation.

En effet les premiers A.C.T. doivent être livrés en 1996 et non plus en 1998 et un quatrième Awacs a été commandé. Ces orientations nouvelles, qui sont certainement bénéfiques, ne permettent plus de réaliser tous les autres programmes tels qu'ils étaient initialement prévus et contraignent l'armée de l'Air à retenir les priorités suivantes pour 1988 :

- achèvement de la remotorisation des C 135 F ;
- commande de 35 avions de combat, comportant des Mirage 2000 DA, N et N' nouvelle version air-sol du Mirage 2000 ;
- poursuite de la réalisation du système de détection aéroporté à 4 avions ;
- accélération des développements de l'A.C.T. pour une livraison des premiers avions en 1996 ;
- achèvement de la commande de 12 C 130 ;
- réalisation des programmes d'armements modernes ;
- poursuite du programme de protection des moyens air.

Cependant, l'armée de l'Air devra consentir un certain nombre de sacrifices, notamment une diminution du nombre total de commandes de Mirage 2000 DA et un étalement des commandes de Mirage 2000 N.

REPARTITION DES AUTORESATIONS DE PROGRAMME



2° Etudes, recherches et prototypes.

Les études menées en amont des développements décidés intéressant l'armée de l'Air sont orientées pour l'essentiel vers l'avion de combat tactique qui équipera l'armée de l'Air à partir de 1996, les armements air-air et air-sol, les radars de défense aérienne de nouvelle génération et l'avion de transport futur destiné à remplacer les Transall vers l'an 2003.

L'avion de combat tactique sera dérivé de l'avion expérimental Rafale, lequel est destiné à valider les choix technologiques et opération-

nels susceptibles d'être appliqués au futur avion de combat. Ces choix portent principalement sur :

- les commandes de vol numériques ;
- la formule aérodynamique en termes de performance et de discrétion ;
- l'utilisation d'un fort pourcentage de matériaux composites ;
- la nouvelle ergonomie du poste de pilotage.

Ultérieurement le Rafale pourra servir de banc volant pour la définition du système d'armes ou pour l'expérimentation en vol du moteur S.N.E.C.M.A. M 88 destiné à l'A.C.T.

Actuellement l'avion expérimental Rafale, d'une masse à vide de 9,6 tonnes, est équipé de 2 moteurs General Electric de 7,1 tonnes de poussée alors que l'A.C.T. ne pèsera que 8,5 tonnes et sera doté de deux moteurs M 88 de 7,5 tonnes de poussée.

L'A.C.T. sera monoplace, mais une version biplace totalement opérationnelle sera développée pour les besoins de l'entraînement. Il sera polyvalent et devra pouvoir tirer l'ensemble des armements qui seront en service dans l'armée de l'Air ; il pourra être ravitaillé en vol, ce qui lui donnera une capacité d'intervention à grande distance sur les théâtres d'opérations européens ou extérieurs.

L'A.C.T. remplacera dans un premier temps les Mirage V et les Jaguar qui, à l'époque de la relève, auront environ vingt-cinq ans. Le premier escadron d'A.C.T. sera constitué en principe dans le courant de 1997.

Le développement est financé, partie par l'industriel, partie par l'Etat. L'armée de l'Air et la Marine financent la part de l'Etat, respectivement à 80 et 20 %. Au titre de 1988 la part armée de l'Air revient à 1 390 millions de francs d'autorisations de programme et 1 300 millions de francs de crédits de paiement.

Dans le domaine des armements tirés à partir de vecteurs aériens, les recherches et développement portent sur :

- le missile air-air d'interception, de combat et d'auto-défense (M.I.C.A.) ;
- le missile anti-radar futur ;
- les armements air-sol permettant le tir à distance de sécurité.

S'agissant de la défense aérienne, les recherches portent essentiellement sur la préparation d'une nouvelle génération de radars au sol permettant d'évaluer la menace aérienne et offrant une bonne résistance aux actions de guerre électronique et aux coups directs de l'adversaire.

Globalement le chapitre « études et développements », comporte 4 558,5 millions de francs d'autorisations de programme et 4 097 mil-

lions de francs de crédits de paiement. Environ le tiers de cette dotation est consacrée à l'A.C.T. et si les autorisations de programme subissent une baisse de 15,4 % par rapport à 1987, c'est en raison de la diminution des charges de la section Air dans le développement de l'A.C.T./M 88.

3° Equipement technique et industriel.

Les investissements au profit de la direction des constructions aéronautiques connaissent une augmentation importante (22,3 % en autorisations de programme et 20,8 % en crédits de paiement) en raison du financement en 1988 de la réfection de la piste du centre d'essais en vol de Brétigny.

4° Les fabrications.

Le chapitre 53-72 qui regroupe l'ensemble des fabrications de matériels aériens et leur environnement est doté de 20 435,50 millions de francs d'autorisations de programme, en baisse de 9,6 % et de 16 840 millions de francs de crédits de paiement en hausse de 1,1 %.

Forces nucléaires

Les ressources dont bénéficient les forces nucléaires sont de 2 422,5 millions de francs d'autorisations de programme et de 4 172 millions de francs de crédits de paiement.

Dans le domaine stratégique il convient de remarquer que la transformation de 18 Mirage IV en Mirage IV P sera achevée, conformément aux prévisions, à la fin de 1987 et les trois derniers C 135 remotorisés seront livrés en 1988.

Pour ce qui concerne l'armement nucléaire préstratégique, le premier escadron équipé de Mirage 2000 N porteurs de missiles A.S.M.P. sera mis en service opérationnel en 1988. Seize appareils seront livrés cette année-là tandis que huit autres seront commandés, l'ensemble du programme devant s'étaler jusqu'en 1999.

Matériels aériens de série.

Les crédits pour les programmes d'avions et d'hélicoptères, hors forces nucléaires, qui incluent 775 millions de francs de fonds de concours permettent de commander :

- 17 Mirage 2000 DA ;
- 10 Mirage 2000 N' ;

- 6 C 130 ;
- 6 hélicoptères Ecoueil.

- *Les avions de combat* commandés en 1988 seront donc au nombre de 35, y compris les Mirage 2000 N. Il est bon de rappeler que pour maintenir en ligne 450 avions de combat, il faut en moyenne passer commande de 33 appareils tous les ans. C'est le nombre de 33 appareils qui sera livré en 1988 (17 Mirage 2000 DA et 16 Mirage 2000 N).

Pour l'instant l'armée de l'Air, pour assurer ses missions d'appui et de couverture des forces terrestres, et pour intervenir en arrière des lignes ennemies, ne dispose que d'un nombre limité d'avions aux capacités dépassées face aux menaces adverses. Il s'agit des Mirage III E, contemporains des Crusaders de l'aéronavale, qui arriveront en fin de vie en 1991-92, des Mirage V dépourvus de système d'armes et des Jaguar limités dans leurs capacités tout temps et leur capacité de pénétration car ils n'ont ni radar ni système de suivi de terrain.

L'avion de combat tactique est destiné à remplacer cette flotte ancienne aux capacités dépassées mais n'arrivera dans les forces qu'en 1996. Pour compenser le retrait du service des Mirage III E, des Mirage 2000 N', dérivés du Mirage 2000 N, seront commandés en 1988, pour une livraison à partir de 1992. Cet appareil sera apte à tirer tous les types d'armement air-sol.

- *Le système de détection aéroporté* a fait l'objet de la commande de 4 Awacs - E 3 A en 1987, levant ainsi une incertitude importante du budget 1987. Dans le courant de l'année 1988 la France aura à se prononcer sur des options portant sur deux appareils supplémentaires.

Le contrat signé avec la société Boeing comporte des compensations avec les industries françaises à hauteur de 130 % du montant.

La livraison des quatre Awacs doit intervenir dans le courant de l'année 1991. Ces appareils seront regroupés au sein d'une escadre du commandement « Air » des forces de défense aérienne.

Une autre incertitude du budget 1987 était la réalisation *d'avions de transport*. Les contraintes budgétaires et les perspectives de développement en coopération de l'avion de transport futur ont conduit à différer la mise en service du successeur du Transall en 2003, soit un recul de huit ans.

Pour économiser le potentiel des Transall, l'armée de l'Air a prévu d'acquérir une flotte de douze C 130, livrables à partir de 1987, et vingt-cinq cargos légers. Les C 130 Hercules sont mieux adaptés que les C 160 Transall aux missions sur grandes distances et leur arrivée permettra d'augmenter la capacité d'emport instantané du C.O.T.A.M., laquelle avec les seuls Transall s'effondrerait vers l'an 2000.

Le C 130 transporte une charge double sur 4 500 kilomètres avec un coût d'exploitation inférieur de 20 %.

En outre, la mise en service de cargos légers permettra de rationaliser l'emploi des C 160 souvent surdimensionnés par rapport aux besoins. Le choix n'est pas encore établi pour ce type d'avion.

Armement et munitions.

Les articles 15, 31, 32 et 34 relatifs aux armements et aux munitions représentent une dotation de 2 551,5 millions de francs d'autorisations de programme et de 1 866 millions de francs de crédits de paiement, respectivement en augmentation de 5,8 % et en baisse de 10,7 %.

Les programmes d'armements modernes font l'objet d'un effort particulier mais cependant moins important qu'il ne serait souhaitable. Ces efforts portent essentiellement sur les missiles air-air et les bombes spécialisées, domaines dans lesquels les besoins sont les plus importants.

5° L'infrastructure.

Le chapitre 54-61 est doté de 1 007 millions de francs d'autorisations de programme et 959 millions de francs de crédits de paiement, comprenant de part et d'autre 25 millions de francs de fonds de concours destinés à la protection des moyens air. Les hausses par rapport à 1987 sont respectivement de 1,4 % et 1,8 %. Ces crédits permettront la réalisation de quarante ouvrages du programme de durcissement.

Parallèlement, seront réalisées des installations technico-opérationnelles pour accueillir des matériels nouveaux, notamment les Mirage 2000, tandis que se poursuivra le durcissement du réseau de transmissions d'infrastructure et que l'armée de l'Air participera à des travaux outre-mer.

CONCLUSION

Après une période d'insuffisance budgétaire qui a amené l'armée de l'Air en-dessous de certains seuils critiques, la loi de programmation et le titre V du budget de 1987 lui ont redonné l'espoir de retrouver un niveau d'équipement satisfaisant ; le titre V du projet de budget 1988 est conforme à cette loi de programmation.

Des programmes majeurs longtemps hypothétiques ont été lancés. *Le système de détection aéroporté*, considéré comme indispensable depuis de nombreuses années, a été commandé et dans quatre ans donnera une nouvelle dimension à notre défense aérienne. Son adoption par la Grande-Bretagne et ultérieurement, si nos espoirs se concrétisent, par nos voisins méditerranéens, apportera une protection élargie à notre territoire.

Le lancement du programme *d'avion de combat tactique* pour une mise en service en 1996 donnera à l'armée de l'Air le fer de lance dont elle a besoin pour faire face à des menaces en constante modernisation et lui permettra d'apporter aux forces terrestres un appui et une couverture aujourd'hui insuffisants. Il reste à souhaiter que les remarquables qualités attendues de cet appareil et que laisse présager le démonstrateur Rafale attireront d'autres pays afin d'alimenter une industrie aéronautique en quête de clientèle.

L'arrivée prochaine *d'avions de transport C 130* donnera un deuxième souffle aux Transall de première génération qu'il faudra prolonger jusqu'en 2003 en attendant des jours plus fastes. Qu'il s'agisse des C 130 ou des Awacs achetés aux Etats-Unis, il convient de noter que les contrats d'acquisition comportent des compensations pour l'industrie aéronautique française.

Ces réalisations, fruits positifs de la loi de programmation, ont toutefois leur revers puisque la commande d'un quatrième Awacs, non prévue initialement, et l'avancement de deux ans de la livraison de l'A.C.T. imposent des financements supplémentaires, bouleversent la programmation établie et entraînent des retards sur d'autres programmes.

La loi de programmation ne fixait pas le volume des crédits du titre III mais s'engageait à préserver l'activité des forces au niveau atteint en 1987, situation satisfaisante pour l'armée de l'Air.

Si votre rapporteur se réjouit de l'application de la loi en matière d'équipement et des ressources allouées à l'activité aérienne, il est

pessimiste pour ce qui concerne les effectifs et les crédits de fonctionnement. Il a en effet pu constater sur le terrain une dégradation des conditions de travail consécutive à la déflation des effectifs. La création de missions nouvelles sans apport de personnel ne fera qu'aggraver une situation déjà tendue, préjudiciable à l'efficacité de l'armée de l'Air qui a donné l'exemple dans la réalisation de sa déflation. De plus la stagnation des crédits de fonctionnement touche des domaines sensibles du cadre de vie et de travail dans lesquels des restrictions très importantes ont déjà été faites et, qu'en dehors de l'armée, on ne saurait supporter davantage sans réaction.

Les conditions de vie sont un élément essentiel des forces vives d'un pays, il ne saurait en être différemment dans l'armée de l'Air sans perte d'efficacité et de motivation. « Il ne servirait à rien de disposer des meilleurs matériels si les hommes qui les servent, en trop faible nombre, n'ont pas les qualités et l'entraînement nécessaires et de plus sont confrontés à l'inconfort et au souci matériel. » C'était ma conclusion au rapport de 1986 ; aujourd'hui cette formule a toujours autant, sinon plus, d'acuité.

Il est temps de trouver un compromis acceptable entre la modernisation des forces aériennes et le maintien indispensable des conditions de vie et d'entraînement des personnels si l'on veut préserver l'efficacité d'une composante majeure de notre défense.

*
* *

Au demeurant, votre commission donne un avis favorable à l'approbation de l'ensemble du budget de la Défense pour 1988.