

N° 98

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1982.

A V I S

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 1983,
ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VII

Défense.

SECTION « AIR »

Par M. Albert VOILQUIN,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, *président* ; Antoine Andrieux, Georges Repiquet, Emile Didier, Jacques Ménard, *vice-présidents* ; Serge Boucheny, Michel d'Aillières, Gérard Gaud, Francis Palmero, *secrétaires* ; Michel Alloncle, Gilbert Belin, Jean Bénard Mousseaux, André Bettencourt, Charles Bosson, Yvon Bourges, Raymond Bourguine, Louis Brives, Michel Caldaguès, Jacques Chaumont, Georges Constant, Jacques Delong, Jean Desmarêts, François Dubanchet, Louis de La Forest, Jean Garcia, Lucien Gautier, Jacques Genton, Alfred Gérin, Marcel Henry, Christian de La Malène, Édouard Le Jeune, Max Lejeune, Louis Le Montagner, Louis Longequeue, Philippe Madrelle, Louis Martin, René Martin, Pierre Matraja, Jean Mercier, Pierre Merli, Claude Mont, André Morice, Paul d'Ornano, Mme Rolande Perlican, MM. Robert Pontillon, Roger Poudonson, Edouard Soldani, Georges Spénale, Albert Voilquin.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (7^e législ.) : 1083 et annexes, 1165 (annexe 44), 1168 (tome V) et in-8° 260.

Sénat : 94 et 95 (annexes 41 et 42) (1982-1983).

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

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	1
I. — PRÉSENTATION GÉNÉRALE	3
II. — LE TITRE III	6
1. — Contenu financier	6
2. — Les personnels	7
3. — L'activité aérienne	11
4. — L'entretien programmé des matériels	11
III. — LE TITRE V	13
1. — Contenu financier	13
2. — Les études	14
3. — Les matériels aériens de série	15
4. — L'environnement	20
CONCLUSION	23

INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

Le 4 décembre 1981, le ministre de la Défense présentait, à la Haute Assemblée, son projet de budget pour 1982, en ces termes :

« Préserver et développer notre outil de défense est une nécessité absolue pour faire face aux dangers d'un monde où les déséquilibres sont appelés à se creuser dans les années à venir. »

Cette déclaration comportait également des assurances pour 1983, qui laissaient bien augurer de la volonté du Gouvernement de poursuivre dans la continuité la politique de Défense de la France.

L'environnement international n'a pas évolué favorablement durant l'année 1982, qui a été marquée par une série de conflits graves concernant parfois directement la France où ses alliés les plus proches.

Et cependant la réalité budgétaire d'aujourd'hui se présente sous des aspects très différents de ceux qui étaient annoncés : le budget exécuté en 1982 est très en retrait de celui qui a été voté par les Assemblées parlementaires, et l'Armée de l'Air a été particulièrement touchée ; quant au budget de la Défense qui vous est soumis, il est bien inférieur aux prévisions puisque, rapporté au produit intérieur brut marchand, il représente 3,895 % et non les 3,94 % promis.

Certes, nul ne saurait contester les difficultés que l'économie de notre pays rencontre et la rigueur qui s'impose dans les choix budgétaires. Nous devons plus que jamais nous interroger sur ce qui est essentiel, prépondérant, et sur ce que l'on peut accepter de voir étaler dans le temps.

Mais votre rapporteur de la section Air est particulièrement préoccupé cette année en vous présentant son rapport :

Il constate le rôle prépondérant que joue l'aviation dans tous les conflits auxquels nous assistons. Les affrontements sont dominés par

le fait aérien. La puissance foudroyante des avions modernes est toujours la première engagée et elle doit durer, persister sans relâche dans son action, jusqu'à la limite des hostilités. Il faut donc qu'elle en soit capable.

En face de ces réalités qu'en est-il de notre Armée de l'Air ? Trouve-t-elle vraiment dans le budget de la Défense pour 1983 les moyens qui lui sont nécessaires et la place qui s'impose ?

Votre rapporteur ne peut que regretter d'avoir à vous présenter un projet de budget dans lequel l'avenir de notre Aviation se présente comme incertain voire en régression.

I. — PRÉSENTATION GÉNÉRALE

Les crédits du budget de la section Air pour 1983 se montent à 28 619,8 millions de francs pour les crédits de paiement, dont 13 149,8 millions de francs pour les dépenses ordinaires du titre III et 15 470 millions de francs pour le titre V, et à 22 609 millions de francs pour les autorisations de programme dont 20 910 au titre V et 1 699 millions de francs au titre III.

	Autorisations de programme			Crédits de paiement		
	1982	1983	Variations en pourcentage	1982	1983	Variations en pourcentage
	(En millions de francs)			(En millions de francs)		
TITRE III	1 555	1 699	9,26	12 003	13 149,8	9,55
TITRE V	19 796,6	20 910	5,62	13 948,3	15 470	10,91
TOTAUX	21 351,6	22 609	5,89	25 951,3	28 619,8	10,28

Pour comparer ces dotations à celles des années précédentes, il convient de tenir compte des modifications de structure qui apparaissent dans la présentation du budget 1983 :

— Au titre III, un article 30 « Service de l'infrastructure » a été créé au sein du chapitre 34-21 « frais d'exploitation des services ». Il regroupe les dépenses de fonctionnement du service de l'infrastructure comme c'est le cas pour le service du commissariat (article 10) et le service du matériel (article 20).

— Au titre V, un article 60 « Forces nucléaires stratégiques Air » et un article 70 « Armement nucléaire tactique Air » ont été créés dans le chapitre 53-72 « matériels aériens de série ». Ils permettent une présentation plus claire des systèmes nucléaires stratégiques et tactiques. Les crédits liés à ces Forces étaient jusqu'à présent répartis sur plusieurs chapitres en fonction de leur nature (études, armements et muni-

tions, électronique, matériels aériens, infrastructure). Dans la présentation du budget de 1983 qui va suivre, les crédits concernés ont été replacés dans la structure des années précédentes pour rendre possibles les comparaisons.

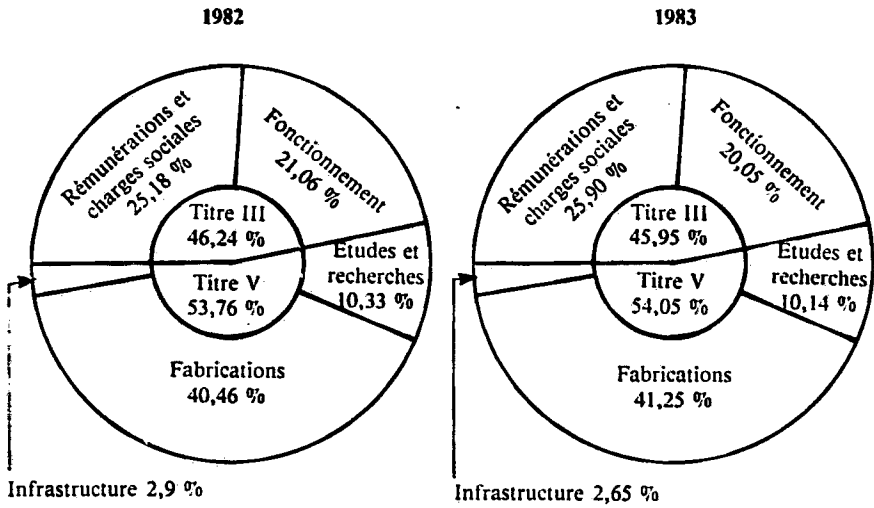
En outre, le 19 octobre 1982, un arrêté du ministre délégué auprès du ministre de l'Exonomie et des Finances, chargé du budget annule un montant de 13 441 millions de francs en autorisations de programme et de 3 253 millions de francs en crédits de paiement au titre V du budget de la Défense. Le budget de la section Air, pour sa part, voit son titre V amputé de 4 925 millions de francs d'autorisations de programme et 64 millions de francs de crédits de paiement. Cette mesure modifie profondément les chiffres du budget de l'année 1982 puisqu'elle représente pour les autorisations de programme de la section Air, environ le quart de la dotation initiale. En l'absence d'une répartition complète et définitive de ces suppressions, par articles budgétaires, les références au budget de l'année 1982 qui sont faites dans le présent rapport prennent en considération les crédits effectivement présentés au Parlement pour le budget 1982.

Compte tenu de ces remarques, la progression du budget de l'Armée de l'Air est de 10,28 % pour l'ensemble des crédits de paiement et de 5,62 % pour les autorisations de programme du titre V dans un budget de la Défense qui s'élève, déduction faite des pensions, à 133 222 millions de francs en crédits de paiement, en progression de 8,44 % et à 78 443 millions de francs pour les autorisations de programme du titre V, en progression de 8,5 %.

La prédominance des investissements est encore maintenue en 1983 puisque la répartition est de 45,95 % pour les dépenses de fonctionnement et de 54,05 % pour les dépenses en capital.

Année	Titre III	Titre V
1976	50,35	49,65
1977	51,9	48,1
1978	50,9	49,1
1979	49,1	50,9
1980	45,8	54,2
1981	46,86	53,14
1982	46,24	53,76
1983	45,95	54,05

La ventilation des crédits budgétaires pour 1983 est présentée en pourcentage dans le graphique suivant. Elle fait apparaître une diminution relative des crédits du titre III par rapport au titre V.



II. — LE TITRE III

1. — Contenu financier

Le contenu financier du titre III de la section Air pour 1983 est présenté par chapitres budgétaires, dans le tableau suivant. L'évolution par rapport à l'année 1982 est donnée en pourcentage.

Les autorisations de programme qui ne concernent que l'entretien programmé des matériels (chapitre 34-31) sont également présentées.

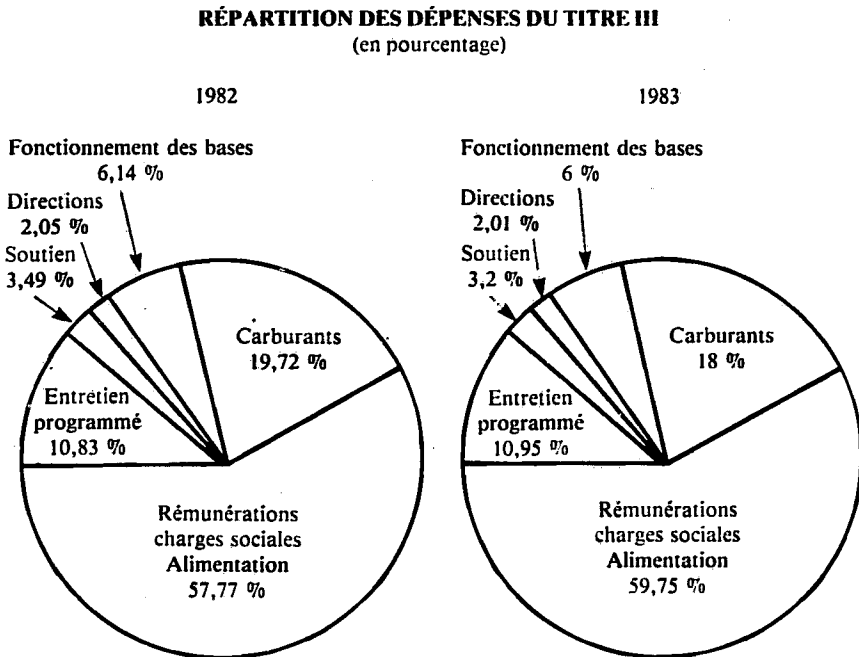
Chapitres Budgétaires		1982	1983	Variations en pourcentage
Crédits de paiement		(En millions de francs)		
31-12	Soldes - Indemnités	5 778,2	6 507,2	12,6
33-10/91	Cotisations, prestations sociales	757,2	904,2	19,4
34-11	Alimentation	399,1	445,5	11,6
34-12	Fonctionnement des bases aériennes	736,6	788,1	7
34-13	Dépenses centralisées de soutien	367	368,3	0,3
34-14	Carburants et fluides	2 366,4	2 366,4	0
34-21	Frais d'exploitation de services	108	127,9	18,42
34-31	Entretien programmé des matériels	1 300	1 439,8	10,75
34-32	Frais de fonctionnement D.T.C.A.	138,4	146,7	6
34-41/42	Informatique	52,1	55,6	6,7
Total Titre III		12 003	13 149,8	9,55
Autorisations de programme				
34-31	Entretien programmé des matériels	1 555	1 699	9,26

Avec un montant de 13 149,8 millions de francs de crédits de paiement, le titre III de la section Air pour 1983 est en augmentation de 9,55 %.

Certains chapitres : soldes, prestations sociales, alimentation, frais d'exploitation des services, entretien programmé des matériels subissent une progression voisine des hausses prévisionnelles pour l'année 1983.

En revanche, la dotation du chapitre 34-14 « Carburants et fluides » qui avait été très fortement accrue en 1981 et en 1982, pour tenir compte de l'évolution du prix des carburants, est maintenue en 1983 au niveau de 1982 dans l'hypothèse d'une faible augmentation des coûts en 1983. Cette stabilisation associée à l'accroissement limité des crédits de fonctionnement réduit l'augmentation de l'ensemble des crédits de paiement du titre III de la section Air pour 1983.

La ventilation des crédits de ces différents chapitres budgétaires apparaît dans le graphique suivant présenté en pourcentage. Elle met en évidence une diminution de la part relative des carburants et une augmentation des crédits affectés aux rémunérations et charges sociales due à la prise en compte des prévisions pour hausses, placées jusqu'en 1982 sur la section commune.



2. — Les personnels

Les effectifs budgétaires de l'Armée de l'air pour 1983 s'élèvent à 100 225 hommes.

Ce total comprend 61 972 personnels d'active et 38 253 personnels appelés du contingent.

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

EFFECTIFS DE L'ARMÉE DE L'AIR

Catégorie de personnel	1982		1983		Variations
I. — Officiers	7 352		7 352		0
II. — Sous-officiers ...	44 969		44 962		— 7
Active		42 887		42 887	
Contrat P.D.L. ...		100		100	
Appelés		1 982		1 975	
III. — Hommes du rang	48 106		47 911		— 195
Active		7 106		7 106	
Contrat P.D.L. ...		4 527		4 527	
Appelés		36 473		36 278	
Total Armée de l'air ...	100 427		100 225		— 202

La diminution des droits budgétaires (— 202) concerne le personnel appelé. Les postes correspondants (7 sous-officiers, 195 hommes du rang) ont été transférés à la gendarmerie et au service de santé.

Dans ce contexte de stabilité des droits budgétaires, la gestion des différentes catégories de personnel, encore fortement marquée par l'application des dispositions statutaires de 1975, est très influencée par la situation du marché de l'emploi.

Officiers

Le recrutement s'effectue toujours dans de bonnes conditions avec des taux de sélection très satisfaisants. En 1982, le nombre de candidatures au concours d'entrée à l'Ecole de l'air est restée stable à 968 pour 91 admissions. Les premiers élèves pilotes à vocation d'ORSA recrutés en 1977 ont été nommés sous-lieutenants en fin d'année 1982. Ce mode de recrutement est maintenant bien connu et le nombre de candidats est suffisant pour assurer la satisfaction des besoins. En 1982, 9 aspirants ont été reçus au concours d'entrée à l'Ecole militaire de l'air et accéderont ainsi au statut d'officier de carrière en 1983.

En ce qui concerne l'avancement au grade de colonel, le maintien en 1983 d'un « surnombre » de 30 postes budgétaires gagé par autant de postes de lieutenants-colonels améliore un peu l'écoulement du fort

contingent des lieutenants-colonels promus en 1976 en application du nouveau statut des officiers.

Les mesures d'incitation au départ contribuent efficacement à la résorption des promotions nombreuses recrutées dans les années 50, en dépit d'une conjoncture économique peu favorable au reclassement.

Sous-officiers

La garantie de l'emploi et un niveau de rémunération amélioré par la revalorisation de la fonction militaire sont des éléments particulièrement appréciés en cette période difficile au plan économique. De plus, les craintes inspirées par la réglementation du cumul ont freiné, en début d'année, les départs avant limite d'âge.

Pour ces différentes raisons, les départs ont marqué en 1982 une nette régression alors que le volume de demandes d'autorisations de servir au-delà de la limite d'âge inférieure a tendance à augmenter.

Ce ralentissement marqué du flux des départs réagit bien évidemment, d'une part sur le volume des tableaux d'avancement, d'autre part sur le volume des recrutements annuels. Le ralentissement de l'avancement pose avec plus d'acuité le besoin d'un repyramidage des droits budgétaires (augmentation du nombre des adjudants et réduction du nombre des sergents-chefs) et de la reprise de la progression du volume des droits en échelle de solde n° 4 (stable à 51,5 % depuis 3 ans) vers l'objectif de 60 %.

La régression importante des possibilités de recrutement, alors que le nombre des candidats demeure élevé, rend plus délicat l'équilibre des populations de chaque spécialité.

Hommes du rang

Le pourcentage des appelés souhaitant effectuer leur service militaire dans l'Armée de l'air demeure élevé et très surabondant par rapport aux besoins.

Les appelés apprécient les mesures prises pour améliorer leur condition. Au plan matériel, la revalorisation de la solde spéciale est celle

qui suscite le plus d'intérêt. La progression prévue par le « prêt » en 1983 par rapport à sa valeur en 1982 est la suivante :

	1982	A compter du 01-07-83
Aspirant	26,60 F	33,10 F
Sergent.....	19,20 F	25,00 F
Caporal-chef.....	16,10 F	20,00 F
Caporal	14,00 F	17,50 F
1 ^{re} classe	12,60 F	14,40 F
Aviateur	11,50 F	12,50 F

L'impact budgétaire de cette mesure pour la section Air est de 11,762 millions de francs.

Les mesures catégorielles

Le nombre des mesures retenues cette année demeure modeste dans un contexte de rigueur budgétaire :

	En millions de francs
— Revalorisation de l'indemnité journalière de tropodiffusion	0,60
— Revalorisation de l'indemnité d'alerte opérationnelle	5,10
— Revalorisation de l'indemnité spéciale de sécurité aérienne.....	2,10
— Revalorisation de l'indemnité de tir S.S.B.S.	0,025
— Revalorisation de l'indemnité de perte au change pour les militaires appelés en Allemagne.....	1,0
— Relèvement de l'allocation journalière des réservistes à solde spéciale progressive	0,40
	9,225

La revalorisation de l'indemnité d'alerte opérationnelle qui concerne principalement les sous-officiers du personnel non navigant participant à la mise en œuvre des forces aura un impact psychologique certain.

3. — L'activité aérienne

L'objectif de l'Armée de l'Air est de maintenir en 1983 une activité aérienne qui permette :

- d'assurer 180 heures de vol par an sur avion d'armes pour les pilotes de combat ;
- de préserver l'activité aérienne indispensable dans les écoles de formation du personnel navigant ;
- de faire face aux besoins de transport des armées.

Dans les années précédentes, face aux fortes augmentations constatées sur le coût des carburants, l'Armée de l'Air a été conduite à prendre de nombreuses mesures pour maintenir ce niveau d'activité.

La politique d'économie et de rentabilisation des heures de vol est poursuivie pour 1983 et de nouvelles mesures d'économies, venant s'ajouter aux précédentes, sont à l'étude. Elles portent sur :

- une diminution de l'activité des pilotes de combat affectés hors escadres,
- une réduction importante des heures de vol de liaisons.

Les prévisions de crédits du chapitre 34-14 « Carburants et fluides » prennent comme hypothèse une reconduction des prix prévisionnels et de la dotation nominale de 1982.

En 1981, l'Armée de l'Air a effectué 408 971 heures de vol.

L'activité en 1982 se situera sensiblement au même niveau et l'objectif pour 1983 est de l'ordre de 400 000 heures de vol.

4. — L'entretien programmé des matériels

Les autorisations de programme de ce chapitre s'élèvent à 1 699 millions de francs, en augmentation de 9,26 % et les crédits de paiement progressent de 10,75 % atteignant 1 439,8 millions de francs.

Dans ce domaine également, le maintien d'une politique d'économie a permis de réduire de façon très sensible la part de ces dépenses

dans l'ensemble du titre III et de la section Air puisqu'elle est passée de 14,5 % en 1978 à 11 % en 1982.

Ce résultat a été obtenu essentiellement grâce aux mesures suivantes :

— une augmentation de la maintenance exécutée par les établissements de l'Etat : la part de l'entretien programmé des matériels pris en charge par des ateliers industriels de l'Air s'accroît régulièrement depuis 1977, elle représentait 22 % de A.P. à l'époque, en 1982 elle atteint maintenant 28 % ;

— un allègement de la maintenance. En 1983, l'allègement de la maintenance et l'évolution des méthodes de réparation devraient entraîner des économies sensibles sur l'entretien des flottes de Mirage F 1 et de Jaguar ainsi que sur celui du parc de réacteurs ATAR ;

— une extension des limites de fonctionnement : les études de vieillissement en cours devraient, cette année encore, permettre d'augmenter les limites entre deux révisions majeures pour plusieurs types de matériels (Mirage IV, Hélicoptères Alouette II, Alouette III, Puma, moteurs Lycoming).

III. — LE TITRE V

1. — Contenu financier

Le tableau suivant compare le budget 82 et le budget 83 présenté en structure de 1982 (hors articles 53-72, 60 et 53-72, 70) afin de comparer réellement les différents chapitres et leur évolution.

(en millions de francs)

Numéros des chapitres	Nature des dépenses	Autorisations de programme			Crédits de paiement		
		1982	1983	Variations en pourcentage	1982	1983	Variations en pourcentage
51-71	Etudes, recherches et prototypes	3 030	3 215	+ 6,1	2 470	2 660	+ 7,7
52-71	Investissements techniques et industriels	280	295	5,36	210	242	15,2
53-41	Matériels du commissariat de l'air	390	390	0	330	320	- 3
53-51	Armements et munitions	1 520	1 394	- 8,29	1 100	1 174	+ 6,7
53-52	Matériels au sol	285	295	3,5	260	268	3
53-71	Electronique	1 501,6	1 493	- 0,6	1 078,3	1 180	+ 9,4
53-72	Matériels aériens	11 730	12 908	+ 10	7 730	8 865	+ 14,7
54-61	Infrastructure, travaux et installations	1 057	918	- 13,1	768	757	- 1,4
54-62	Acquisitions immobilières	3	2		2	3	
Total du titre V		19 796,6	20 910		13 948,3	15 470	10,91

Les autorisations de programme pour le titre V de la section Air en 1983 se montent à 20910 millions de francs. Elles progressent de 5,62 % sur 1982. Cette progression est inférieure à celle de l'ensemble des autorisations de programme du titre V de la Défense dont l'accroissement est de 8,5 %. Cette situation, qui va venir aggraver les

répercussions des annulations survenues en 1982, risque de compromettre le développement cohérent des capacités opérationnelles de l'Armée de l'Air.

S'agissant des crédits de paiement, ils s'élèvent à 15 470 millions de francs en augmentation de 10,91 %.

Des choix rigoureux se sont donc imposés pour préserver l'acquisition des matériels de série et les caractéristiques essentielles de ce budget sont les suivantes :

— maintien des crédits destinés aux études et aux investissements des centres d'essais afin de préserver la préparation de l'avenir ;

— commande de 30 Mirage 2000, 15 en version défense aérienne et 15 en version nucléaire ;

— évolution différenciée des dotations nécessaires à l'environnement des forces : augmentation des crédits destinés aux matériels électroniques, étalement des commandes d'armement, freinage des réalisations d'infrastructure.

2. — Les études

Avec un montant de 3 215 millions de francs, les autorisations de programme du chapitre 51-71 « Etudes, recherches et prototypes » sont en progression de 6,1 % c'est-à-dire sensiblement plus que celles de l'ensemble du titre V de la section Air dont elles représentent 15,37 %.

Les crédits de paiement progressent de 7,7 % s'élevant à 2 660 millions de francs.

Les études et recherches sont donc relativement préservées car elles conditionnent directement les capacités opérationnelles des matériels futurs de l'Armée de l'Air. En outre, elles sont le garant de l'aptitude de l'industrie aéronautique française à concevoir, mettre au point et produire des matériels aériens réputés dans le monde pour leurs qualités et leurs performances.

82 % des autorisations de programme et 75 % des crédits de paiement de ce chapitre « Etudes » s'appliquent aux matériels classiques,

18 % des autorisations de programme et 25 % des crédits de paiement concernent les matériels spécifiques des composantes nucléaires Air, essentiellement l'adaptation du Mirage IV au missile Air-sol moyenne portée ASMP et le Mirage 2000 N.

En ce qui concerne les études sur les matériels classiques on peut distinguer :

— les « études amont », recherches à long terme et développements exploratoires qui portent sur les matériels futurs. Elles représentent 410 millions de francs d'autorisations de programme, soit environ 12,75 % de l'ensemble du chapitre 51-71 et 315 millions de francs de crédits de paiement ;

— les « développements » de matériels dont la fabrication entre dans le cadre de programmes décidés. Ils représentent 69,2 % du chapitre « Etudes » avec 2 225 millions de francs d'autorisations de programme et 1 986 millions de francs de crédits de paiement. La majeure partie de ces crédits — 52 % — concerne le Mirage 2000, son moteur M 53 et son système d'armes, radar et missiles. Le complément s'applique aux avions Mirage F1 et Transall, aux moteurs M 88 et Larzac, aux missiles Air-Air (Magic II), au Sol-Air très courte portée (S.A.T.C.P.) et enfin aux matériels électroniques, radar et guerre électronique.

3. — Les matériels aériens de série

Les autorisations de programme de ce chapitre (53-72) représentent 12 908 millions de francs, elles progressent de 10 % sur l'année 1982. Cette comparaison reste théorique car il convient de rappeler que sur ce chapitre environ 35 % des autorisations de programme de l'année 1982, soit 4 126 millions de francs ont été annulés le 19 octobre dernier, entraînant principalement la suppression de la commande d'avions de combat (25 Mirage 2000) de l'année 1982. Cette situation réduit de façon importante le rythme du renouvellement de la flotte d'avions de combat de l'Armée de l'Air.

Le point des programmes est le suivant :

Mirage 2000

Lancé en décembre 1975, ce programme se présente en deux versions principales :

— une version « Défense aérienne », dont la livraison en série doit intervenir en 1983. Cette version comportera quelques exemplaires biplaces pour la transformation des pilotes français et étrangers ;

— une version nucléaire équipée du missile ASMP dont la livraison en série est prévue en 1986.

Le développement technique de l'appareil se déroule de façon satisfaisante malgré les aléas du début inévitables pour un programme nouveau.

Les cinq prototypes (dont un biplace) achèvent leur mise au point, le domaine de vol a été ouvert dans pratiquement toutes les configurations et les performances sont conformes aux clauses techniques.

Les essais actuels concernent essentiellement le système d'armes.

La livraison du premier avion de série est toujours prévue en avril 1983 et huit appareils doivent être livrés dans l'année.

En revanche, le niveau des commandes accuse un important retard :

15 commandes de la version « défense aérienne » et 15 commandes de la version « nucléaire » sont prévues en 1983, ce qui porte à 78 le nombre total de Mirage 2000 commandés, toutes versions comprises. Les objectifs de la programmation étaient de 127. Ainsi donc, même en ajoutant l'année 1983 à la programmation 1977-1982, le retard dans les prévisions de commandes s'élève à 49 appareils, soit 38 %.

Mirage F1

Cet avion existe en trois versions dans l'Armée de l'Air :

— monoplace d'interception tout temps équipant les escadres de chasse de la Défense aérienne stationnées à Reims, Orange et Cambrai ;

— monoplace de reconnaissance prévu pour la 33^e escadre à Strasbourg ;

— biplace pour l'entraînement à la mission de combat mis en place à la 5^e escadre de chasse à Orange.

Les dernières commandes de Mirage F1 sont intervenues en 1981, portant le total à 246 appareils dont 130 durant la programmation au lieu des 109 prévus. En effet, 21 Mirage F1 ont été commandés en 1981 pour combler le retard du Mirage 2000.

180 appareils auront été livrés à la fin de 1982 et 23 sont attendus en 1983. Ce qui portera à 203 les avions F1 livrés à la fin de 1983 : 162 F1 C Défense aérienne, 20 F1 B biplaces, 21 F1 CR version reconnaissance.

Les livraisons prévues dans la programmation étaient de 123, elles seront 101 à la fin de 1982 compte tenu des annulations de crédits qui ont entraîné un étalement des livraisons.

Jaguar

Les 200 Jaguar de ce programme (160 monoplaces et 40 biplaces) ont été livrés à la fin de 1981.

Alphajet

Toutes les commandes de cet avion d'entraînement franco-allemand auront été passées à la fin de 1981 dans le cadre d'un programme réduit à 175 au lieu des 200 prévus initialement.

130 appareils auront été livrés à la fin de 1982 et 23 livraisons sont prévues en 1983.

Transall

La relance du C 160 Transall est destinée à maintenir la capacité d'aéro-transport de l'Armée de l'Air à courte et moyenne distance.

La définition technique des appareils nouveaux est restée aussi proche que possible de celles des avions de première génération. Toutefois, des modifications ont été retenues pour améliorer les performances opérationnelles de l'avion, optimiser les conditions de chargement et de déchargement et moderniser certains équipements en raison de l'évolution technique des matériels.

Les vingt-cinq commandes prévues sont déjà passées et les livraisons devraient être de 10 appareils à la fin de 1982.

12 livraisons sont prévues en 1983.

SA 330 Puma

Le programme visant à doter les unités de l'Armée de l'Air de 28 hélicoptères PUMA se déroule normalement.

Une opération est actuellement en cours pour mettre douze de ces appareils au standard S.A.R. (Search And Rescue) et leur permettre ainsi d'effectuer de nuit des missions de recherche et sauvetage en mer.

L'effort fait sur ce programme est justifié par les possibilités multiples d'emploi de cet appareil :

- secours en temps de paix, en cas d'accident militaire ou civil (obligations internationales) ;
- participation au maintien du courant logistique ;
- recherche et sauvetage des équipages de combat en temps de crise ou d'opérations ;
- transport de commandos pour la défense des points sensibles isolés.

Hélicoptères légers

A la fin de 1982, 8 appareils ont été commandés, 6 nouvelles commandes sont prévues et la première livraison devrait intervenir en 1983.

Bimoteur école Xingu

Les deux premiers Xingu destinés à l'Armée de l'Air ont été livrés en mars 1982. La livraison du dernier de la série « 25 » se fera fin 1983, conformément aux prévisions.

Le programme bi-moteur école est justifié par la vétusté des appareils de l'Ecole des pilotes de transport. Ces appareils atteignent 30 ans d'âge.

Mystère 20 « système d'arme »

Les Mystère 20 « système d'arme » sont destinés à la formation et à l'entraînement des pilotes de Mirage IV P, de Mirage F1 CR et de Mirage 2000 N.

Le programme se déroule en cohérence avec le développement des avions d'arme eux-mêmes.

Afin de rester dans une enveloppe financière limitée, il est fait appel au marché de l'occasion pour l'achat des cellules.

Ces avions de servitude équipés du système d'arme permettront une formation plus efficace et plus rapide des équipages, ainsi que le suivi et le contrôle du niveau de l'instruction du personnel confirmé. Il en découlera, de plus, une économie de carburant non négligeable.

Epsilon

Cet avion est destiné à remplacer progressivement une partie des biréacteurs CM 170 Fouga dans les écoles de formation initiale des pilotes.

60 appareils ont été commandés à la fin de 1982. 30 nouvelles commandes sont prévues en 1983 et les trois premières livraisons sont prévues en 1983.

Remotorisation quadriréacteurs

Ce programme concerne le remplacement des réacteurs anciens équipant les DC 8 et les C 135 F par des réacteurs CFM 56, construits par la SNECMA en collaboration avec General Electric.

Le premier DC 8 remotorisé est en cours de livraison.

Pour les C 135 F, le programme est lié à celui de l'USAF. Le premier C 135 F remotorisé devrait être livré en 1985.

Cette opération de rénovation est justifiée par le gain à en attendre sur la consommation de carburant (20 % pour les DC 8, environ 35 % pour les C 135) ainsi que sur les capacités d'emport et sur les distances franchissables.

4. — L'environnement

Les dotations du titre V de la section Air et les priorités données dans la répartition des crédits aux études et aux matériels aériens ne permettent pas de maintenir, en 1983, au même niveau que les années précédentes, l'effort entrepris depuis plusieurs années sur l'environnement opérationnel.

Le matériel électronique

Les 1 493 millions de francs d'autorisations de programme et 1 180 millions de francs de crédits de paiement du chapitre 53-71 « Electronique » sont destinés à couvrir les dépenses liées à l'acquisition et à l'entretien des matériels des transmissions, de la détection radar et de la guerre électronique.

En 1982, le financement des études relatives à l'amélioration de la résistance au brouillage des radars de la Défense aérienne s'est poursuivi ; les matériels en service n'ont pas encore subi de modification.

L'installation des simulateurs de brouillage pour l'entraînement des personnels dans les stations de défense aérienne est en cours et se terminera à la fin de l'année 1982.

Les six premiers radars Centaure ont été recettés en usine par les services techniques : trois d'entre eux sont en cours d'installation.

Les livraisons se poursuivent conformément au marché et l'installation des 13 radars prévus au programme devrait être terminée à la fin de 1983.

La livraison des premiers radars Aladin dont la commande totale porte sur 33, devrait débuter en 1983.

Cependant seule l'acquisition d'un système de détection aéroporté permettrait d'assurer une couverture totalement efficace contre les avions pénétrant à basse altitude.

Différentes solutions sont possibles : Awacs E 3 A de Boeing et Hawkeye E 2 C de Grumman, déjà existants, ou projets nationaux à développer à partir de cellules d'avions Bréguet Atlantic ou Transall.

Ces quatre formules font l'objet d'études approfondies, menées par la Délégation générale pour l'Armement, pour en évaluer les coûts et les performances.

Un choix devrait être fait en 1983, rendant possible le lancement de ce programme dans le cadre de la nouvelle programmation.

L'armement et les munitions

Les autorisations de programmes de ce chapitre (53-51), 1 394 millions de francs, sont en régression en francs courants de 8,29 % et les crédits de paiement, 1 174 millions de francs, en progression de 6,8 %.

Les crédits doivent permettre les principales commandes suivantes :

- 50 missiles air-air Matra Super 530 F1
- 150 missiles air-air de combat R 550 Magic II
- 35 bitubes de 20 mm anti-aériens, portant à 291 le nombre des commandes de ces matériels, ce qui représente un ralentissement du rythme des commandes, prévu à 56 par an.

S'agissant des batteries sol-air Crotale de défense aérienne, 22 auront été livrées à la fin de 1982 et deux livraisons sont attendues en 1983.

Le programme d'armement guidé laser se poursuit. Il est destiné à obtenir une meilleure efficacité contre les objectifs au sol très défendus, ainsi qu'une sécurité plus grande pour l'avion tireur qui peut rester hors de portée des défenses anti-aériennes.

Le missile et la bombe à guidage laser sont en cours de développement.

La livraison du premier ensemble de guidage est prévue fin 1983.

Le programme a glissé de deux ans, essentiellement pour des raisons financières.

En ce qui concerne les munitions de combat les crédits prévus en 1983 seront affectés en priorité aux munitions modernes : bombes lance-grenades et bombes anti-pistes.

Infrastructure

Les dotations de ce chapitre sont de 918 millions de francs en régression de 13,1 % pour les autorisations de programme et de 757 millions de francs pour les crédits de paiement, en diminution de 1,4 %. Cela entraîne un étalement du durcissement des installations opérationnelles.

Les principales opérations prévues pour l'Armée de l'Air en 1983 sont les suivantes :

— construction d'abris-avions. Le programme vise la mise sous abris de la majeure partie des appareils de combat en dotation ;

30 abris ont été réalisés en 1981 et 28 en 1982.

La construction de 20 abris est prévue en 1983 ;

— portes de protection pour abris-avions. Elles complètent la protection des avions assurée par les abris ; 55 portes ont été réalisées en 1981, 66 en 1982 ;

La construction de 20 portes est prévue en 1983 ;

— réfection de pistes. En 1983, la remise en état des pistes d'envol d'Avord, de Toul et Creil est prévue ;

— casernements neufs et rénovation. En 1983, il est prévu de construire un bâtiment de logement à Drachenbronn et des opérations de rénovation porteront sur les casernements à Toul, Luxeuil, Colmar, Cambrai, Cazaux, Mérignac, Toulouse, Solenzara, Nice, Salon, Reims et Dijon.

Enfin des rénovations d'organismes nourriciers sont prévues à Tours, Cognac, Orange, Chambéry et Toul.

CONCLUSION

L'analyse du projet du budget de la section Air présentée dans ce rapport nous conduit aux constatations suivantes :

— Les crédits de fonctionnement ont été maintenus, avec beaucoup de rigueur, dans une enveloppe financière dont la progression est très limitée.

L'activité aérienne devrait pouvoir être maintenue à un niveau acceptable dans la mesure où la stabilisation des coûts du carburant escomptée se réalise ;

— Les dépenses d'investissement ont toutes été freinées, à l'exception des études et des commandes de matériels aériens, ceci afin de préserver un nombre significatif de commandes d'avions de combat, essentiellement des Mirage 2000, et de ne pas hypothéquer l'avenir.

Dans cette opération, les améliorations de l'environnement sont ralenties à la limite du tolérable ; en particulier les travaux de durcissement, si nécessaires pour protéger des matériels de grande valeur, sont très réduits ainsi que l'acquisition de munitions de guerre, dont la nécessité est une évidence.

En dépit de ces mesures, le nombre de 30 Mirage 2000 commandés, dont seulement 15 sont destinés aux forces conventionnelles, est inférieur à celui qui convient au rythme de renouvellement des appareils de notre aviation.

A cela s'ajoute le passif de l'année 1982 au cours de laquelle, pour la première fois depuis la deuxième guerre mondiale, aucun avion de combat n'a été commandé.

Il faudrait acquérir un supplément d'environ cinq ou six appareils par an pendant toute la prochaine loi de programmation militaire pour redresser cette situation.

Certes, le rythme des livraisons d'appareils commandés dans le passé est satisfaisant ; mais il ne doit pas nous abuser, le manque de

commande implique d'ores et déjà un ralentissement des chaînes de production avec toutes les conséquences néfastes qui en découlent pour l'industrie aéronautique et pour la transformation des unités.

Ce projet de budget marque la régression des moyens opérationnels de l'Armée de l'Air, malgré des choix faits dans le sens de la rigueur et de l'économie ; votre rapporteur est donc amené à conclure que le niveau des ressources consacrées à l'Armée de l'Air, dans le budget de la Défense, est très inférieur à celui qui serait nécessaire.

Dans ces conditions, votre Rapporteur ne peut vous recommander d'accueillir favorablement ce projet de budget.

*

* *

Votre commission des Affaires étrangères, de la Défense et des forces armées s'est prononcée contre l'approbation des crédits de fonctionnement et des crédits d'équipement tels qu'ils sont présentés dans le projet de budget de la défense pour 1983, en raison de leur insuffisance.