

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1976-1977

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre 1976.

## 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 1977, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

TOME VI

Défense.

SECTION « AIR »

Par M. Jacques MÉNARD,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. André Colin, président ; Jacques Ménard, Antoine Andrieux, Georges Repiquet, Auguste Pinton, vice-présidents ; Jacques Genton, Serge Boucheny, Pierre Giraud, Francis Palmero, secrétaires ; Mme Janine Alexandre-Debray, MM. Maurice Bayrou, Gilbert Belin, Jean Bénard Mousseaux, Eugène Bonnet, Charles Bosson, Jacques Boyer-Andrivet, Louis Brives, Gilbert Devèze, Emile Didier, Lucien Gautier, Mme Marie-Thérèse Goutmann, MM. Edouard Grangier, Raymond Guyot, René Jager, Michel Kauffmann, Armand Kientzi, Louis Le Montagner, Ladislas du Luart, Louis Martin, Michel Maurice-Bokanowski, Claude Mont, André Morice, Paul d'Ornano, Dominique Pado, Henri Parisot, Jean Périquier, Edgard Pisani, Roger Poudonson, Jacques Sanglier, Abel Sempé, Edouard Soldani, Jean-Louis Vigier, Emile Vivier, Joseph Voyant, Michel Yver.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5<sup>e</sup> législ.) : 2524 et annexes, 2525 (tomes I à III et annexes 50 et 51), 2532 (tome IV) et in-8° 555.

Sénat : 64 et 65 (tomes I, II et III, annexes 42 et 43) (1976-1977).

---

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

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>Introduction</b> .....	<b>3</b>
<b>A. — Présentation générale</b> .....	<b>4</b>
1. — Place du budget Air dans le budget de la Défense .....	5
2. — Evolution par rapport au budget 1976 .....	7
<b>B. — Le titre III</b> .....	<b>8</b>
1. — Contenu du titre III .....	9
2. — Les personnels. — Structure des effectifs .....	9
3. — Réalisation du programme d'activité aérienne .....	11
<b>C. — Le titre V</b> .....	<b>13</b>
1. — Contenu du titre V .....	13
2. — Evolution des crédits .....	14
3. — Les programmes majeurs .....	15
4. — L'infrastructure .....	18
<b>Conclusion</b> .....	<b>20</b>

---

Mesdames, Messieurs,

L'année 1977 est la première année d'application de la loi de programmation militaire pour la période 1977-1982. Elle en conditionne le bon départ.

Cette même année, doit se poursuivre et s'achever le programme d'amélioration de la condition des personnels militaires.

C'est à un double effort que le budget présenté doit répondre. Il convient donc de replacer le projet de budget 1977 dans la perspective de la loi de programmation sans perdre de vue le deuxième impératif auquel il est tenu.

1976 ayant fait apparaître des insuffisances budgétaires cumulées depuis quelques années, le premier souci de votre commission était d'avoir la certitude que la programmation débiterait sur des bases financières saines. Compte tenu des économies réalisées au sein des armées, des crédits votés par la 2<sup>e</sup> loi de finances rectificative (1 milliard de francs dont 200 millions de francs pour l'Air) et des crédits attendus du collectif de fin d'année, tout laisse croire que l'exercice 1977 débutera sans report de charges significatif.

La deuxième préoccupation tenait à la difficulté de comparer les objectifs de la loi de programmation et le projet de budget présenté. En effet, la loi de programmation, de caractère global, ne chiffre aucune opération particulière et n'est pas traduite en termes d'autorisations de programme. Or, l'équipement futur des forces aériennes dépend essentiellement des autorisations de programme qui seront accordées dès les premières années. Ce sont ces autorisations de programme qui permettront le lancement des programmes majeurs, objectifs physiques de la programmation, dont la réalisation peut s'étaler parfois sur des périodes allant jusqu'à six ou sept ans, étant donné les délais d'études et de fabrications des matériels aéronautiques.

L'étroitesse des autorisations de programme demandées au titre V de la Section Air a engendré des craintes quant à la réalisation des objectifs de la programmation, en matière d'équipements des forces.

Au cours de la discussion du budget de la Défense, devant l'Assemblée Nationale, le Ministre de la Défense a informé les députés qu'il serait possible, avant la fin de la présente année, de disposer de nouvelles autorisations de programme provenant de programmes non encore engagés, ces autorisations correspondant aux objectifs retenus par la loi de programmation. Il l'a confirmé devant votre commission.

Leur total correspond à 1 326 millions de francs, dont 700 sont destinés à l'Armée de l'Air.

Elles devraient permettre à l'Armée de l'Air de commander 20 Mirage F1 supplémentaires en 1977, portant le total à 30 pour l'année, dans l'enveloppe des 109 F1 supplémentaires prévus par la loi de programmation.

La présente analyse du budget de la Section Air ne tient pas compte, sauf mention particulière, des incidences de cette adaptation.

#### A. — Présentation générale.

Les crédits de paiement et autorisations de programme de la Section Air se présentent ainsi pour le titre III et le titre V.

	CREDITS DE PAIEMENT		AUTORISATIONS de programme.
	En millions de francs.	En pourcentage.	En millions de francs.
Titre III .....	6 015,2	51,9	955
Titre V.....	5 574,2	48,1	6 499,05
<b>Totaux .....</b>	<b>11 589,4</b>	<b>100</b>	<b>7 454,05</b>

Le budget de la section Air, conformément à la loi de programmation, participe à l'effort de revalorisation du budget de défense.

Le budget de défense 1977 est supérieur de 16,97 % à celui de 1976, portant sa part du produit national brut de 3 % en 1976 à 3,1 % en 1977.

Le budget de la Section Air est en accroissement de 15,2 %, la progression étant respectivement de 18,8 % et 11,65 % pour les titres III et V. Cette répartition accentue la tendance, déjà constatée

les années précédentes, de la croissance des dépenses ordinaires par rapport aux dépenses en capital, telle qu'elle apparaît dans le tableau suivant :

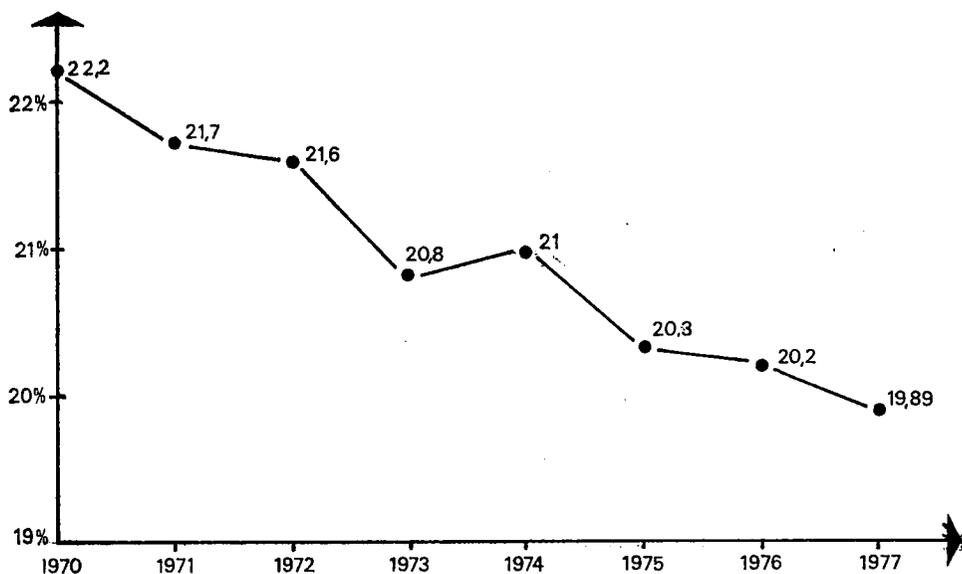
	TITRE III	TITRE V
	(En pourcentage.)	
1975 .....	48,5	51,5
1976 .....	50,35	49,65
1977 .....	51,9	48,1

La nette croissance du titre III est le résultat de l'évolution générale des rémunérations et particulièrement de l'application, absolument indispensable, des mesures améliorant la condition militaire et l'exécution du service national.

### 1. — PLACE DU BUDGET DE LA SECTION AIR DANS LE BUDGET DE LA DÉFENSE

Au sein du budget de la Défense, le budget de la section Air, dont la part est de 19,89 %, subit une légère baisse relative, selon la tendance pratiquement maintenue depuis 1970.

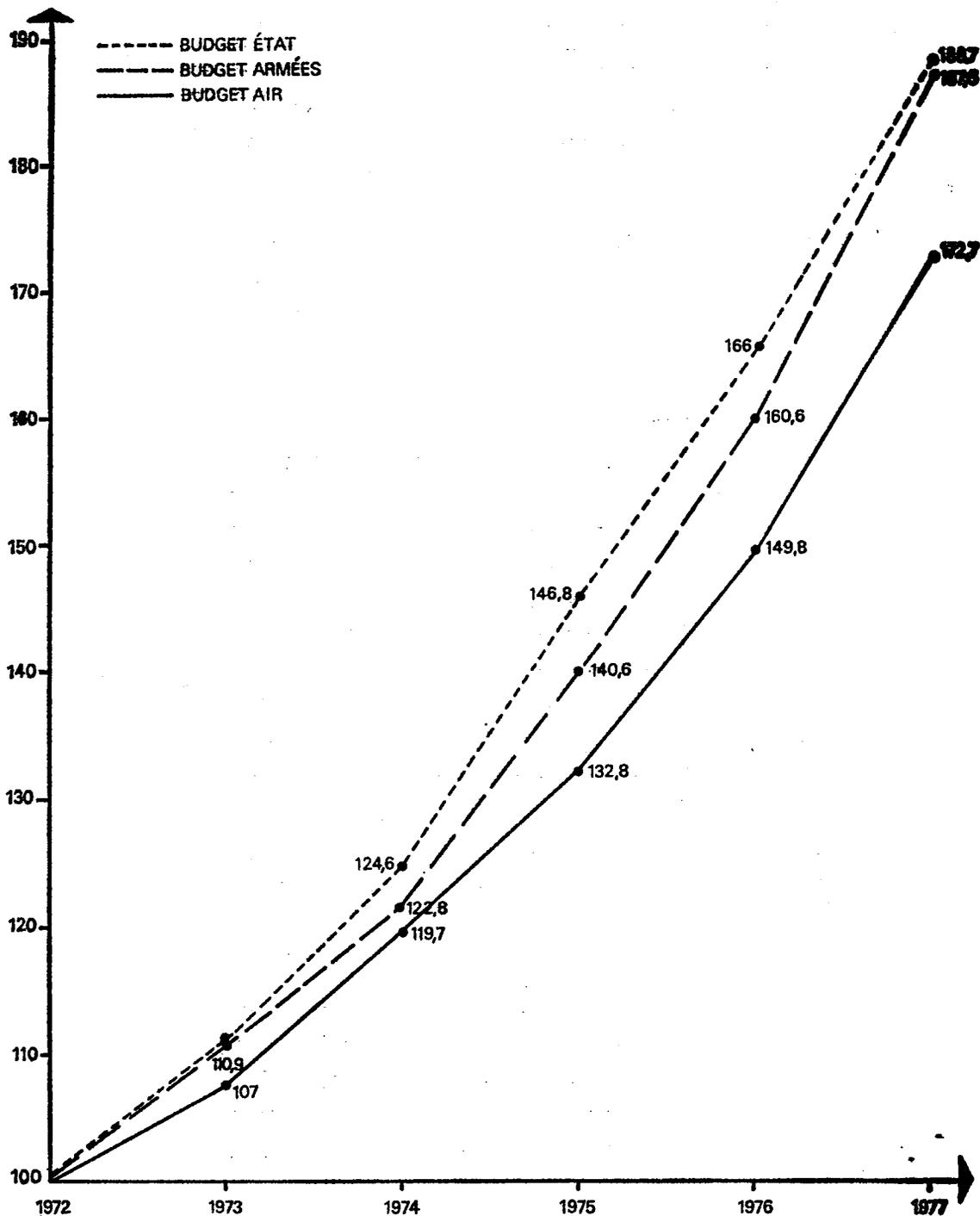
Part du budget Air dans le budget Défense.  
(En pourcentage.)



En termes de crédits de paiement, le graphique ci-après donne l'évolution des crédits « Air » par rapport au budget général de l'Etat et au budget des Armées.

Evolution des crédits de paiement « Air » comparée à celle du budget de l'Etat et du budget de Défense.

(Base 100 en 1972.)



Ce graphique appelle la remarque suivante : alors que la courbe des crédits de paiement des Armées suit une évolution favorable et tend à rattraper en 1977 celle du budget de l'Etat, la courbe de la section « Air » conserve pratiquement le décalage déjà observé lors des années précédentes.

Cette relative stagnation ne reflète pas le souci du maintien d'une armée de l'air puissante et moderne, outil indispensable de notre politique de défense, et moteur d'une industrie aéronautique dont la compétitivité internationale n'est pas à démontrer.

Il est bon de signaler que les Etats-Unis consacrent environ 29 % du budget de Défense à l'U. S. Air Force. Quant à l'U. R. S. S. dont le potentiel aéronautique militaire a été orienté d'une manière symptomatique vers les forces offensives, la part du budget de défense qu'elle réserve à sa force aérienne est estimée, en 1975, à 28 %.

## 2. — EVOLUTION PAR RAPPORT AU BUDGET 1976

Le tableau comparatif suivant fait ressortir l'évolution du budget de la Section « Air » par rapport aux dispositions adoptées en 1976.

	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS de paiement.		
	1976	1977	Variation.	1976	1977	Variation.
	(En millions de francs.)					
Titre III.....	878	955	+ 8,8 %	5 063	6 015	+ 18,8 %
Titre V.....	6 306	6 499	+ 3 %	4 992	5 574	+ 11,65 %
<b>Totaux .....</b>				<b>10 055</b>	<b>11 589</b>	<b>+ 15,2 %</b>

La progression du titre III, de l'ordre de 18,8 %, est satisfaisante. Il n'en est pas de même en ce qui concerne le titre V. Les autorisations de programme n'augmentent que de 3 %. Si l'on considère que la plus grande partie des autorisations de programme est destinée à la continuation des programmes lancés antérieurement et qu'une autre partie non négligeable, environ 14 %, est appelée à couvrir les hausses économiques de ces programmes, c'est donc seulement les 7 % de l'ensemble du titre V qui pourront être dégagés pour lancer les opérations nouvelles.

A l'intérieur des crédits de paiement pour 1977, les services votés représentent 84 % et les mesures nouvelles, grevées par les hausses économiques, ne représentent plus en réalité que 12 % de l'ensemble.

Ces trois dernières années, les hausses économiques ont varié entre 16 et 20 % pour les études, fabrications et coût de main-d'œuvre aéronautiques.

En trois ans, la perte du pouvoir d'achat qui en découle a été calculée à 21,4 % pour les crédits de paiement et à 25,89 % pour les autorisations de programme.

Jamais depuis 1972, les autorisations de programmes, évaluées en francs constants, n'ont été aussi étroites. Le tableau ci-dessous en donne l'évolution :

*Budget Air. — Autorisations de programme.*  
(En millions de francs constants 1972.)

1972 .....	4 643
1973 .....	4 871,6
1974 .....	4 609,6
1975 .....	4 426,8
1976 .....	4 295,7
1977 .....	4 136,8

D'ores et déjà, le niveau faible des autorisations de programme inscrites au projet de budget « Air » fait craindre que des retards importants ne soient pris dès la première année d'application de la loi de programmation.

### B. — Le titre III.

L'année budgétaire 1976 a été marquée par l'amélioration de la condition des personnels. La réforme des statuts comportait des mesures dont la mise en œuvre représente pour l'ensemble des armées des crédits de 1 080 millions de francs en 1976. Pour l'achèvement de cette réforme 644,3 millions de francs sont demandés au budget de 1977, portant le coût global en année pleine à 1 724,3 millions de francs.

Cela justifie la part de plus en plus importante (64 %) prise par les dépenses de personnel dans le titre III du budget « Air ».

Dans les autres chapitres, les progressions sont moins évidentes, et ce n'est qu'au prix de sévères économies que seront maintenus à un niveau significatif le fonctionnement courant et l'activité opérationnelle.

### 1. — CONTENU DU TITRE III

Le détail du titre III, en crédits de paiement, est donné ci-dessous en précisant les variations en pourcentage :

CHAPITRES BUDGETAIRES		CREDITS de paiement.		VARIATION
Numéro	Intitulé.	1976	1977	
		(En millions	de francs.)	(En pourcentage.)
31-12	Soldes - indemnités .....	2 624,2	3 208,7	+ 22,2
33-10	Cotisations et prestations sociales...	328,4	386,3	+ 17,6
34-11	Alimentation .....	213,3	250,8	+ 17,6
34-12	Fonctionnement des bases aériennes...	310,9	326	+ 4,8
34-13	Dépenses centralisées de soutien.....	163,8	199,3	+ 21,7
34-14	Carburants et fluides.....	620,1	629,7	+ 1,5
34-21	Frais d'exploitation des services.....	65	71,7	+ 10,3
34-31	Entretien des matériels - programme..	700	880,7	+ 25,8
34-32	Frais de fonctionnement D. T. C. A...	37,5	61,9	+ 38
	Totaux .....	5 063,2	6 015,2	+ 18,8

*Grosso modo*, les grandes rubriques de ce titre III intéressent :

- les frais de personnels (soldes, charges sociales, alimentation) ..... 64 %
- les carburants ..... 12,4 %
- l'entretien programmé des matériels aériens..... 14,6 %
- le fonctionnement des bases aériennes..... 5,4 %

le reliquat allant aux dépenses de soutien et au fonctionnement des directions de services.

### 2. — LES PERSONNELS. — STRUCTURE DES EFFECTIFS

Les effectifs budgétaires de l'Armée de l'Air pour 1977 s'élèvent au total de 100 831 personnes, soit une diminution de 775 par rapport à 1976 :

	1973	1974	1975	1976	1977
Effectifs budgétaires...	102 226	102 965	102 876	101 606	100 831

Par catégorie budgétaire, la répartition des effectifs est conforme au tableau suivant, tenant compte du fait que les sous-officiers féminins ont été décomptés en 1977 avec leurs homologues masculins (\*).

CATEGORIES	EFFECTIFS budgétaires 1976. (A)	EFFECTIFS budgétaires 1977.	BALANCE	EFFECTIFS réalisés au 30 juin 1976. (B)	BALANCE (B) — (A)
<b>Active :</b>					
Officiers .....	7 357	7 458	+ 101	7 328	— 29
Sous-officiers .....	41 750	44 708	+ 3 231*	40 599	— 1 151
Hommes du rang.....	10 178	9 594	— 584	7 989	— 2 189
<b>Contingent :</b>					
Officiers .....	10	10	—	5	— 5
Sous-officiers .....	2 454	2 176	— 278	3 144	+ 690
Hommes du rang.....	36 268	36 546	+ 278	43 307	+ 7 039
<b>Personnel féminin :</b>					
Officiers .....	162	36	— 126	136	— 26
Sous-officiers .....	3 397	»	— 3 397*	3 231	— 166
V. F. ....	57	30	— 45	69	— 6
<b>Totaux .....</b>	<b>101 606</b>	<b>100 831</b>	<b>— 775</b>	<b>105 749</b>	<b>+ 4 143</b>

### *Officiers.*

La gestion des officiers est équilibrée. Le léger déficit qui apparaissait au début de 1976 sera résorbé au cours du second semestre et un léger excédent prévisible sera compensé par l'ouverture de postes pour 1977.

### *Sous-officiers.*

Les années précédentes ont été marquées par un grave déficit en sous-officiers d'active :

- 2 750 en 1975 ;
- 1 151 en 1976.

Ce déficit tend maintenant à disparaître du fait, d'une part, de la réduction des départs résultant de l'application des nouveaux statuts et, d'autre part, de l'accroissement de la ressource en écoles qui devrait permettre d'honorer en 1977 la quasi-totalité des postes de sous-officiers d'active. Dans cette optique, le recrutement a été réduit en vue d'éviter tout dépassement en 1977.

La création du corps des majors a vu ses premières réalisations : 200 majors ont été nommés en 1976 et la tranche 1977 en prévoit 280 supplémentaires pour l'Armée de l'Air.

### *Personnels féminins.*

Les différents décrets statutaires prévoient l'accès des personnels féminins dans un corps « mixte » ; il n'y a donc plus lieu de différencier les effectifs budgétaires des sous-officiers féminins et masculins, dont la situation devrait être, à terme, uniformisée.

### *Hommes du rang.*

La réalisation 1976 des appelés du contingent montre un excédent important dont le but était de compenser le déficit en sous-officiers d'active dans les unités.

La ressource de cette dernière catégorie augmentant, ces excédents vont disparaître. L'Armée de l'Air perdra 6 000 hommes du contingent d'ici à mars 1977, tendant à s'aligner ainsi sur ses effectifs budgétaires.

Pour les hommes du rang d'active, la situation est saine en ce qui concerne les engagements de personnels à vocation de sous-officiers spécialistes. En revanche, le recrutement des hommes du rang d'active aides-spécialistes n'ayant pas vocation initiale de sous-officiers n'a pas eu l'impact attendu ; les effectifs budgétaires 1977 font donc état d'une diminution réaliste des hommes du rang d'active.

\*  
\* \*

La mise en application des nouveaux statuts, les améliorations relatives aux rémunérations étalées sur 1976 et 1977, au-delà de la résonance morale déjà obtenue, ne peuvent avoir qu'un effet bénéfique sur le recrutement quantitatif et qualitatif des personnels, et particulièrement des sous-officiers spécialistes qui forment l'ossature de l'Armée de l'Air.

### 3. — RÉALISATION DU PROGRAMME D'ACTIVITÉ AÉRIENNE

L'activité de l'Armée de l'Air est directement liée aux possibilités d'entretien et de mise en œuvre des matériels aériens.

L'accroissement modeste des crédits affectés au chapitre « Entretien programmé des matériels » pour l'exercice 1976, alors que les coûts de réparations subissaient des hausses importantes,

de l'ordre de 16 à 18 % par an depuis trois ans, ont conduit l'Armée de l'Air, comme le laissait entrevoir le rapport sur le budget de la Section Air de l'année précédente, à procéder à des abattements importants. Si l'activité des ateliers aéronautiques de l'Etat (A. I. A.) a été maintenue à niveau, le plan de révisions et réparations des industries aéronautiques n'a pu être honoré qu'à 70 %, alors que dans le même temps, l'activité aérienne qui conditionne le cycle des entretiens majeurs a été ramenée de 468 000 à 448 000 heures de vol.

Les crédits proposés pour ce chapitre en 1977 sont en nette augmentation (+ 25,82 %). Compte tenu des insuffisances de l'année 1976, ils ne s'avèreront suffisants que dans le cadre d'une réduction sensible des heures de vol, donc d'une diminution du potentiel à régénérer, assortie du retrait du service d'un certain nombre d'avions de transport (N 2501, DC 6) et de l'abandon des modifications des matériels aériens à l'exception de celles intéressant la sécurité des vols. Il convient de souligner l'incidence de ces restrictions sur le plan de charge « réparations et entretiens majeurs » des industries aéronautiques dont les activités de maintenance ont déjà été interrompues durant trois mois en 1976.

Le programme d'activité reste également tributaire des allocations de carburants opérationnels.

Les réductions volumétriques de carburants des années précédentes ont eu comme conséquence une diminution du niveau d'entraînement des personnels navigants et particulièrement de celui des pilotes de combat dont le taux normal d'heures de vol avait été ramené à 13 h 30 par pilote et par mois en 1976.

Compte tenu des crédits affectés au chapitre « Carburants » ouvrant droit, au prix actuel, à 704 125 mètres cubes (850 000 mètres cubes en 1976) et surtout des possibilités d'entretien courant et programmé, l'Armée de l'Air verra son activité aérienne abaissée à 415 000 heures de vol pour 1977.

La loi de programmation a fixé comme objectif le niveau de 15 heures de vol par mois pour tout pilote de combat, soit 180 heures de vol annuellement sur avion d'armes.

Dans l'enveloppe de ce total de 415 000 heures de vol, cet impératif sera tenu, grâce à l'application de mesures d'économies visant à la réduction des activités des appareils de transport, liaison

et école et à la diminution du nombre de pilotes affectés en unités de combat ; le taux pilote/avion étant ramené de 1,5 à 1,3, taux généralement admis par les armées de l'air occidentales.

Ce programme, pour être cohérent puisque les crédits carburants correspondent parfaitement aux possibilités de révisions et d'entretiens programmés des appareils, n'en met pas moins en relief une chute importante de l'activité aérienne qui, en quatre ans, est passée de 500 000 à 415 000 heures de vol.

### C. — Le titre V.

#### 1. — CONTENU DU TITRE V

(En millions de francs.)

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
		Votées pour 1976.	Demandées pour 1977.	Différence en pour- centage.	Votés en 1976.	Demandés pour 1977.	Différence en pour- centage.
51-71	<i>Première partie.</i> — Etudes, Recherches et prototypes - Construction aéronautique - Etudes et prototypes .....	942	951	+ 0,95	847	947	+ 11,81
52-71	<i>Deuxième partie.</i> — Investissements techniques et industriels - Construction aéronautique - Equipement technique et industriel .....	123	100	— 18,70	110	98,9	— 10,1
52-72	Participation de l'Etat aux dépenses de réorganisation de l'industrie aéronautique .....	Mémoire.			Mémoire.		
	Totaux pour la deuxième partie .....	123	100	— 18,70	110	98,9	— 10,1
53-41	<i>Troisième partie.</i> — Fabrications - Matériels réalisés pour le Commissariat de l'Air .....	216	200	— 7,4	161	200	+ 24,2
53-51	Armements et munitions de l'armée de l'Air .....	360	385	+ 6,9	215	310	+ 44,1
53-52	Matériels au sol de l'armée de l'Air.	150	125	— 16,7	136	154	+ 13,2
53-71	Electronique - Fabrications pour l'armée de l'Air .....	820	820	0	570	667	+ 17
53-72	Matériels aériens - Fabrications pour l'armée de l'Air .....	3 318	3 578	+ 8	2 571	2 822	+ 9,8
53-77	Fabrications de série pour divers ministères .....	Mémoire.	»		Mémoire.	»	
	Totaux pour la troisième partie .....	4 857	5 108	+ 5,17	3 653	4 153	+ 13,7

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
		Votées pour 1976.	Demandées pour 1977.	Différence en pour- centage.	Votés en 1976.	Demandés pour 1977.	Différence en pour- centage.
	<i>Quatrième partie. — Infrastructure logistique opérationnelle et de stationnement :</i>						
54-61	Travaux et installations.....	380	329	— 13,4	378	364	— 3,0
54-62	Acquisitions immobilières .....	»	11	+ 275	»	10,7	+ 267,3
	Totaux pour la quatrième partie .....	384	340	»	382,4	374,7	— 2
	Totaux pour les dépenses en capital .....	6 306	6 499	+ 3	4 992	5 574	+ 11,63

## 2. — EVOLUTION DES CRÉDITS

Avec 6 499 millions de francs d'autorisations de programme, la dotation de la Section « Air » augmente de 3 % seulement par rapport à 1976. Les crédits de paiement (5 574 millions de francs) progressent de 11,65 % par rapport à 1976 ; le pourcentage consacré à l'équipement représente 48,09 % de l'ensemble du budget « Air », c'est le plus faible que l'Armée de l'Air ait connu.

S'agissant des études et prototypes, les autorisations de programme s'élèvent à 951 millions de francs, très peu supérieures à celles de 1976. Les crédits de paiement correspondants augmentent de 11,8 %. Les deux tiers des crédits d'étude vont au système d'armes « Mirage 2000 » qui a reçu priorité absolue. Et ce n'est pas sans appréhension que l'on voit s'amenuiser les crédits consacrés aux autres domaines d'études, car les effets d'un tel amenuisement se feront sentir non seulement sur la valeur intrinsèque des équipements futurs de l'Armée de l'Air, mais encore sur le niveau d'exportation de ces mêmes matériels, exportations qui ces dernières années ont été déterminantes pour l'expansion de nos industries aéronautiques.

Les chapitres de la troisième partie du titre V concernant les fabrications voient leurs crédits s'augmenter de 13,7 % en crédits de paiement et de 5,17 % seulement en autorisations de programme.

Quant aux crédits « Infrastructure », ils sont en baisse sensible à la fois au plan des autorisations de programme et des crédits de paiement.

La diminution relative des crédits consacrés à l'équipement de l'Armée de l'Air s'explique par les hausses économiques et par le poids inéluctablement croissant du titre III.

### 3. — LES PROGRAMMES MAJEURS

Après avoir fixé à 650 le niveau souhaitable de sa flotte d'avions de combat, l'Armée de l'Air a dû modérer ses ambitions à 450 avions en ligne, chiffre correspondant à la dotation de 30 escadrons opérationnels. La loi de programmation s'est d'ailleurs fixée comme objectif essentiel « le maintien d'un niveau de quatre cent cinquante avions de combat opposables aux avions les plus modernes en service à l'étranger. »

Le maintien d'un parc de 450 avions, dont la durée de vie normale est de quinze ans, ne peut être obtenu que par un renouvellement de 30 avions par an, auxquels doivent s'ajouter une dizaine d'appareils destinés à compenser l'attrition, soit un total de quarante avions par an. Le non-respect de cette règle conduirait inévitablement à une baisse de potentiel donc à la dissolution d'escadrons de combat. Dans cet esprit, la loi de programmation a prévu que « pour conserver ce potentiel et compenser le retrait du service des Mirage III », dont certains ont dépassé les quinze ans d'âge, « la construction d'une centaine de « F 1 » supplémentaires sera lancée ».

En effet, le « Mirage 2000 », futur avion de combat, dont les études ont reçu une priorité absolue, n'entrera pas en service opérationnel avant 1982.

Telles sont les idées directrices qui ont guidé l'élaboration du titre V de la Section « Air ».

#### *Mirage 2000.*

Après l'abandon du biréacteur A. C. F., le monoréacteur Mirage 2000 a été retenu pour l'équipement futur de l'aviation de combat. Cet appareil équipé du réacteur M 53, d'un radar Pulse Doppler, des commandes de vol électriques et de divers équipements de pilotage et contre-mesures électroniques bénéficiera d'une partie des études menées au profit de l'A. C. F. (estimation 30 %).

Il a reçu priorité dans la répartition des crédits d'études prévus pour 1977 : 486 millions de francs d'autorisations de programme et 240 millions de francs de crédits de paiement soit respectivement 51 % et 25 % du chapitre 51.71. En fait, ce sont les deux tiers des crédits d'études qui lui sont dévolus si l'on intègre tous les composants du système d'armes.

Le vol du premier prototype est planifié pour 1978 et la livraison du premier appareil de série en 1982. A la cadence de fabrication de trois ou quatre avions par mois, la construction devrait s'étaler jusqu'à la fin de la décennie 80 donc dépasser largement la portée de la loi de programmation.

Ce calendrier de principe donne un aperçu de l'étalement des programmes majeurs en matière de matériels aériens :

Parallèlement, le développement du réacteur M. 53 qui l'équipe suit un cours satisfaisant. Les études seront poursuivies afin de l'amener à une poussée supérieure, 9 tonnes au lieu de 8,5 tonnes.

#### *Mirage F 1.*

En quatre tranches successives, s'étalant jusqu'en 1976, 116 Mirage F 1 ont été commandés. Les 79 déjà livrés ont permis d'équiper totalement deux escadres de chasse ; la troisième escadre terminera sa transformation courant 1977.

La loi de programmation avait retenu le principe d'une commande supplémentaire de 109 Mirage F 1 pour maintenir le potentiel des 450 avions de combat avant l'entrée en service opérationnel du Mirage 2000 en 1984. Le fait de ne pouvoir mener de front financièrement les opérations de fabrication de ces 109 Mirage F 1 et l'industrialisation du Mirage 2000, contraint à l'adoption d'un calendrier idéal de commandes des Mirage F 1 ne s'étalant que sur trois ans de 1977 à 1979, soit une commande de 30 ou 40 avions pour chacune des trois premières années de la programmation.

Or le présent projet de budget, du fait d'une restriction des autorisations de programme inscrites, n'aurait permis la commande que de 10 Mirage F 1 en 1977, handicap difficilement rattrapable en 1978 et 1979. Mais des éléments nouveaux sont intervenus et, votre rapporteur vous renvoyant sur ce point à la mention particulière de son introduction, les autorisations de programme redéployées laissent espérer l'extension de cette commande à 30 Mirage F 1 pour 1977.

### *Jaguar.*

A ce jour 106 Jaguar, sur les 200 commandés, ont été livrés ; ils équiperont deux escadres de chasse à trois escadrons. Les dernières livraisons porteront sur les années 1977 à 1980, avec un ralentissement de la cadence de production qui a été ramenée de 2,5 à 1,5 avion par mois.

### *Alphajet.*

La loi de programmation a prévu la commande de 144 Alphajet pour la période 1977-1982, 142 devant être livrés durant la même période et 58 après 1982. Après quelques retards, le lancement de la fabrication de cet avion-école destiné à remplacer les T-33 dans un premier temps et dans un deuxième temps les Mystère IV dépassant largement les vingt ans de vie, est en bonne voie. Le premier appareil de série sortira dans un an. 33 Alphajet sur les 44 prévus seront commandés en 1977, d'où résultera un léger glissement du programme.

### *Transall.*

La loi de programmation a souligné l'intérêt de « maintenir la capacité actuelle d'aérotransport à courte et moyenne distance grâce à l'acquisition d'appareils supplémentaires qui assureront la relève des Noratlas retirés du service ».

Quoique non nommément désigné, le seul appareil français apte à effectuer ce remplacement, s'avère être le Transall C 160, dont l'Armée de l'Air possède une cinquantaine d'exemplaires et dont les performances (emport et rayon d'action) sont nettement supérieures à celles du Noratlas.

La centaine de N 2501 Noratlas restants atteignant vingt-cinq ans d'âge a, du fait de la vétusté des moteurs, une maintenance de plus en plus coûteuse.

A rendement égal, la centaine de N 2501 Noratlas pourrait être remplacée par une trentaine de Transall. La commande de ce type d'appareil, à des prix avantageux, est subordonnée à la relance de chaîne de fabrication par l'Aérospatiale.

L'opération ne serait maintenant possible qu'en 1978, à condition que le protocole industriel récemment signé à cet effet par l'Aérospatiale avec les industries aéronautiques allemandes arrive à concrétisation.

### *Munitions et missiles.*

Sur le chapitre correspondant, les crédits augmentent de 6,9 % en autorisations de programme et 44,1 % en crédits de paiement.

Cette augmentation se justifie par la nécessité de financer l'industrialisation du Matra Super 530, de passer commande de missiles M 550 Magic, de cinq unités de tir de missiles sol-air Crotale et d'une unité d'artillerie antiaérienne de 20 mm.

L'effort ainsi fait en matière de capacité de défense de notre espace aérien devra être poursuivi.

### 4. — L'INFRASTRUCTURE

Le chapitre 54-61 relatif à l'infrastructure a été sévèrement comprimé. Les crédits sont en baisse de 13,4 % sur les autorisations de programme et 3,8 % sur les crédits de paiement par rapport à 1976. De ce fait, la presque totalité des crédits — 96 % — sera consacrée aux réalisations technico-opérationnelles au détriment de l'infrastructure « casernement ». Les principales opérations seront les suivantes :

#### *Programme Vauban :*

Ce programme est destiné à doter la défense aérienne d'un réseau de détection et de contrôle automatisé.

La majeure partie des travaux d'infrastructure nécessaire est actuellement financée et ceux-ci sont achevés ou en cours de réalisation.

En 1977, le bâtiment destiné à recevoir à Brest le cinquième et dernier radar Satrape sera lancé pour un montant estimé à 7 millions de francs.

Simultanément, la deuxième tranche de travaux pour la réalisation du centre de détection et de contrôle (C. D. C.) de Tours-Cinq-Mars-la-Pile sera financée pour un montant de 5 millions de francs,

La livraison des installations équipées doit intervenir en 1980. Le programme Vauban sera alors achevé.

#### *Rochefort :*

La reconstruction de l'École technique de l'Armée de l'Air a été planifiée en deux phases. La première phase s'est terminée

en 1976. Le financement de la deuxième phase s'étalant sur trois ans à partir de 1977, se monte à 70 millions de francs. L'achèvement de l'ensemble est prévu en 1980.

Constructions d'abris-avions : le programme vise à réaliser 200 à 300 abris bétonnés pour avions de combat ; 148 seront réalisés fin 1976, 20 autres sont prévus en 1977 pour un coût d'environ 20 millions de francs.

Réfection de pistes : les 38 pistes dont l'Armée de l'Air a la responsabilité doivent être rénovées selon un cycle de dix ans, soit une réfection de trois à quatre pistes par an. Le coût annuel de cette opération, effectuée par le Génie de l'Air, est de 20 millions de francs environ.

Casernements : les normes ministérielles fixent le logement des hommes du rang à six par chambre et des sous-officiers en chambre à un lit.

Un plan de rénovation a été élaboré.

Les opérations d'infrastructure opérationnelle étant prioritaires, 16 millions seulement pourront être dégagés pour cette opération.

### Conclusion.

Dans la conjoncture économique actuelle, le projet de budget de la Défense pour 1977, première étape de la programmation militaire, marque incontestablement un effort de redressement.

Néanmoins, au sein de ce budget, l'effort consenti au profit de la Section « Air » reste relativement moyen. Certes, au même titre que les autres armées, l'Armée de l'Air a bénéficié des mesures d'amélioration de la condition de ses personnels, amélioration que reflète la croissance de ses dépenses ordinaires. Mais, « armée de matériels » plus que « d'effectifs », elle supporte plus difficilement que d'autres la perte de pouvoir d'achat qui résulte des hausses économiques imprévues, et toute diminution de ses possibilités immédiates d'investissement engage gravement l'avenir de son potentiel. C'est ainsi que les insuffisances cumulées des dernières années ont fortement contrarié sa politique de modernisation dont les caractéristiques sont la continuité et la projection à moyen terme — cinq à dix ans.

La loi de programmation a défini les moyens nécessaires à l'Armée de l'Air pour remplir les missions qui lui sont dévolues. Le budget 1977 représente, dans le cadre de cette programmation, le minimum indispensable pour maintenir sa capacité opérationnelle instantanée sans hypothéquer l'avenir.

Les faiblesses de la situation constatée en 1976 étant redressées, la revalorisation de la condition militaire étant parachevée, l'effort essentiel en matière d'équipement devra donc s'appliquer sur les cinq années suivantes. La croissance soutenue des crédits afférents au titre V du budget de la Défense, telle que la loi de programmation l'a déterminée, laisse augurer avec un certain espoir la réussite d'une politique de modernisation.

C'est seulement dans cette perspective qu'il convient de formuler un avis favorable à l'égard du projet de budget de la Section « Air » pour 1977.