

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre 1981.

## 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  
1982, 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, Philippe Machefer, 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 Desmarets, François Dubanchet, Louis de la Forest, Jean Garcia, Gérard Gaud, Lucien Gautier, Jacques Genton, Alfred Gérin, Marcel Henry, Christian de La Malène, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Louis Le Montagner, Louis Longueue, Philippe Madrelle, Louis Martin, Pierre Matraja, Jean Mercler, Pierre Merli, Claude Mont, André Morice, Paul d'Ornano, Mme Rolanda Perlican, MM. Robert Pontillon, Roger Poudonson, Edouard Soldani, Georges Spénale, Albert Vollquin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7<sup>e</sup> législ.) : 450 et annexes, 479 (annexe 44), 473 (tome V), et In-8° 57.

Sénat : 57 et 58 (annexes 42 et 43) (1981-1982).

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

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>Introduction</b> .....	3
<b>I. — Présentation générale</b> .....	4
<b>II. — Le titre III</b> .....	7
1. — Contenu financier .....	7
2. — Les personnels .....	8
3. — L'activité aérienne .....	11
4. — L'entretien programmé des matériels.....	12
<b>III. — Le titre V</b> .....	14
1. — Contenu financier .....	14
2. — Les études .....	14
3. — Les matériels aériens de série.....	15
4. — L'environnement .....	18
<b>Conclusion</b> .....	21

---

## INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

Le budget de l'année 1982 est celui de la dernière année de la loi de programmation militaire. Il assure la continuité des actions entreprises depuis six ans. Mais il faut rappeler qu'il se situe dans un environnement international qui n'a pas évolué favorablement, ce qui implique la nécessité de poursuivre, voire d'intensifier la modernisation de nos forces.

L'Armée de l'Air, garant de l'intégrité du territoire national, doit disposer, en nombre suffisant, de matériels aériens de qualité.

C'est un facteur d'efficacité mais aussi une nécessité économique. Le renom de nos ailes dans le monde est aussi celui de nos ingénieurs, de notre industrie aéronautique et de toute notre puissance économique.

Mais il ne serait pas cohérent d'axer tous nos efforts sur les seuls matériels aériens. L'environnement opérationnel des forces, guerre électronique, munitions, infrastructure, doit également évoluer pour atteindre dans l'avenir un niveau homogène avec la qualité et aussi le coût des matériels aériens.

De telles perspectives supposent une continuité d'action et, dans ce sens, le budget qui vous est proposé pour 1982 présente des aspects positifs, bien que des insuffisances existent, en particulier en matière de commandes d'avions de combat.

## I. — PRESENTATION GENERALE

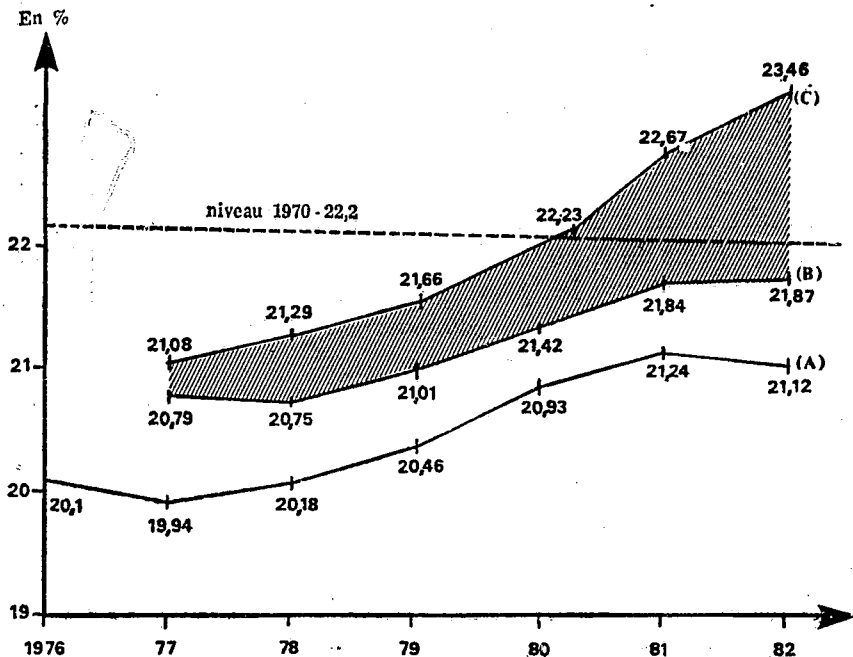
Les crédits du budget de la section Air pour 1982 se montent à 25 951,3 millions de francs pour les crédits de paiement, dont 12 001,3 millions de francs pour le titre III et 13 950 millions de francs pour le titre V, et à 21 355 millions de francs pour les autorisations de programme, dont 19 800 millions de francs au titre V et 1 555 millions de francs au titre III.

	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS DE PAIEMENT		
	1981	1982	Variation en pourcentage.	1981	1982	Variation en pourcentage.
	(En millions de francs.)			(En millions de francs.)		
Titre III.....	1 375	1 555	13	10 398,4	12 001,3	15,41
Titre V.....	17 800	19 800	11,23	11 790	13 950	18,32
Totaux ....	19 175	21 355	11,36	22 188,4	25 951,3	16,95

La progression du budget de l'Armée de l'Air est donc de 16,95 % pour les crédits de paiement et de 11,23 % pour les autorisations de programme du titre V dans un budget de la Défense qui s'élève à 122 855 millions de francs pour les crédits de paiement, en progression de 17,63 %, et à 72 442 millions de francs pour les autorisations de programme du titre V, en progression de 12,51 %.

Globalement, la part du budget de la section Air au sein de la Défense pour les crédits de paiement est en légère diminution, passant de 21,24 % en 1981 à 21,12 % en 1982.

Cette répartition diffère sensiblement de celle de la loi de programmation puisqu'elle représente une part de la section Air dans le budget de la Défense de 21,87 % en structure de programmation, en regard d'un objectif de 23,46 %.



(A) Part du budget « AIR » dans le budget de la défense (loi de finances).

(B) Part du budget « AIR » dans le budget de la défense en structure de programmation (crédits de paiement avec P. C. E.).

(C) Part prévue en principe par la loi de programmation,

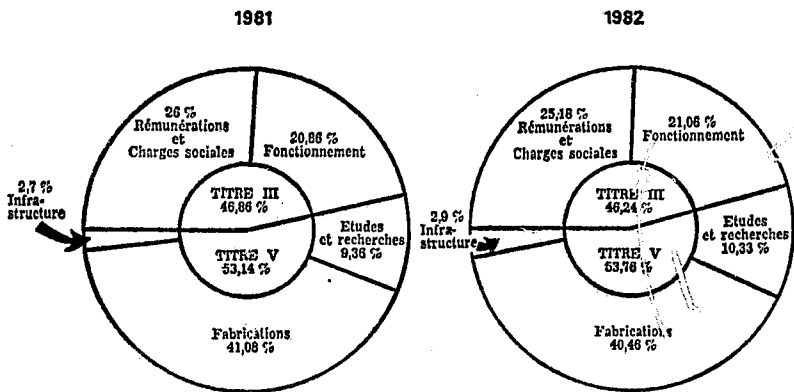
La prédominance des investissements est encore maintenue en 1982 puisque la répartition est de 46,24 % pour les dépenses de fonctionnement et de 53,76 % pour les dépenses en capital.

Cela confirme l'effort entrepris par l'Armée de l'Air pour privilégier l'équipement des forces et le « durcissement » des installations en dépit des effets défavorables de la conjoncture, en particulier la hausse du coût des carburants, qui se traduisent par un accroissement des dépenses de fonctionnement.

ANNEES	TITRE III	TITRE V
1976 .....	50,35	49,65
1977 .....	51,9	48,1
1978 .....	50,9	49,1
1979 .....	49,1	50,9
1980 .....	45,8	54,2
1981 .....	46,86	53,14
1982 .....	46,24	53,76

La ventilation des crédits budgétaires pour 1982 présentée en pourcentage dans le graphique suivant ne fait pas apparaître de variations importantes par rapport à l'année 1981.

Il convient cependant de souligner l'accroissement continu de la part relative des dépenses liées aux carburants. Elles représenteront en 1982 plus du cinquième des dépenses du titre III, alors que dans le même temps, la consommation réelle est en diminution puisqu'elle passe de 995 000 mètres cubes en 1973 à 840 000 mètres cubes en 1980 et que les prévisions pour 1981 avoisinent 785 000 mètres cubes.



## II. — LE TITRE III

### 1. — Contenu financier.

Le contenu financier du titre III de la section Air pour 1982 est présenté par chapitres budgétaires, dans le tableau suivant. L'évolution par rapport à l'année 1981 est donnée en pourcentage. Les autorisations de programme qui ne concernent que l'entretien programmé des matériels (chapitre 34-31) sont également présentées.

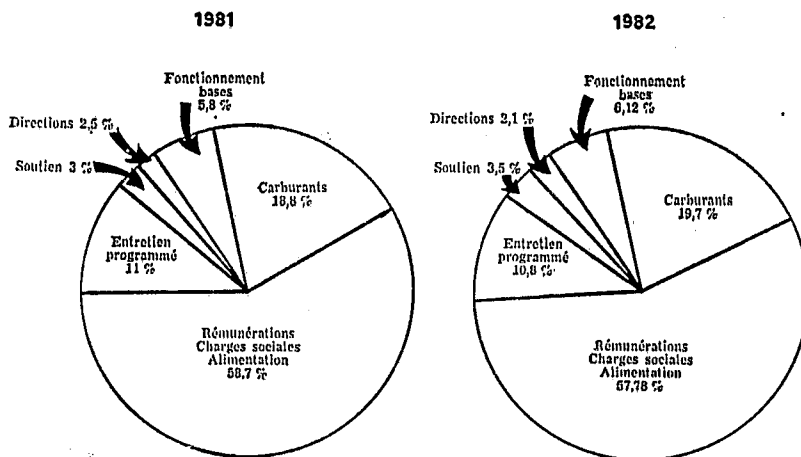
CHAPITRES BUDGETAIRES	1981	1982	VARIATIONS en pourcentage.
	(En millions de francs.)		
<i>Crédits de paiement.</i>			
31-12 Soldes. — Indemnités.....	5 096	5 778,2	+ 13,38
33-10/91 Cotisations, prestations sociales.....	670,9	757,2	+ 12,85
34-11 Alimentation .....	360,6	399,1	+ 10,68
34-12 Fonctionnement des bases aériennes...	597,5	734,9	+ 23
34-13 Dépenses centralisées de soutien.....	311,5	367	+ 17,82
34-14 Carburants et fluides.....	1 956,4	2 366,4	+ 20,96
34-21 Frais d'exploitation des services (D. C. M. A. A. - D. C. C. A.) .....	93,3	108	+ 15,73
34-31 Entretien programmé des matériels....	1 150,2	1 300	+ 13,02
34-32 Frais de fonctionnement D. T. C. A.....	112,4	138,4	+ 23,18
34-41/42 Informatique .....	49,6	52,1	+ 5,1
<b>Total titre III.....</b>	<b>10 396,4</b>	<b>12 001,3</b>	<b>+ 15,41</b>
<i>Autorisations de programme.</i>			
34-31 Entretien programmé des matériels....	1 375	1 555	+ 13

Avec un montant de 12 001,3 millions de francs de crédits de paiement, le titre III de la section Air pour 1982 est en augmentation de 15,41 %.

L'augmentation de la dotation du chapitre 34-14 « Carburants et fluides », qui avait été très importante en 1981, compte tenu du prix des carburants, est maintenue cette année à un niveau plus modéré, tout en restant, avec 20,95 % d'augmentation, le principal facteur d'accroissement des crédits de fonctionnement.

La ventilation des crédits de paiement du titre III apparaît dans le graphique suivant, présentée en pourcentage par grandes catégories de dépenses.

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



**2. — Les personnels.**

Les effectifs budgétaires de l'Armée de l'Air pour 1982 demeurent inchangés : 100 427 hommes.

Ce total comprend 61 982 personnels d'active et 38 445 personnels appelés du contingent.

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

**Effectifs de l'Armée de l'Air.**

CATEGORIE de personnel.	1981		1982		VARIATIONS	
	Effectifs	»	Effectifs	»	Différence	»
I. — Officiers .....	7 352	»	7 352	»	0	»
II. — Sous-officiers ....	44 969	»	44 969	»	0	»
Active .....	»	42 887	»	42 887	»	(1)
Contrat P. D. L. ....	»	100	»	100	»	0
Appelés .....	»	1 982	»	1 982	»	0
III. — Hommes du rang.	48 106	»	48 106	»	0	»
Active .....	»	7 106	»	7 106	»	0
Contrat P. D. L. ....	»	4 527	»	4 527	»	0
Appelés .....	»	36 473	»	36 473	»	0
<b>Total Armée de l'Air.</b>	<b>100 427</b>	<b>»</b>	<b>100 427</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	<b>»</b>

(1) 40 sergents d'active supprimés, 40 aspirants d'active créés.



Une modification dans la catégorie du personnel d'active apparaît, due à la création de quarante emplois d'aspirants du personnel navigant, gagée par la suppression de quarante postes de sergents.

Cette mesure prolonge la création de 140 emplois d'aspirants déjà intervenue en 1981. Ainsi, les engagés volontaires du personnel navigant qui auront obtenu, à la suite d'un cycle complet d'instruction, la qualification de pilote opérationnel (ou l'équivalence dans le transport) pourront accéder à l'épaulette et servir comme officiers de réserve en situation d'activité (O.R.S.A.).

Les premiers officiers recrutés dans ce cadre seront nommés vers la fin de l'année 1982.

Cette stabilité des effectifs budgétaires doit, dans l'avenir, permettre une bonne régulation du recrutement des cadres de l'Armée de l'Air ; mais les modifications apportées dans le passé, soit au nombre des engagés, soit aux statuts des personnels, rendent nécessaires des mesures particulières adaptées au corps des officiers ou à celui des sous-officiers pour maintenir un taux de renouvellement des effectifs satisfaisant.

### *Officiers*

L'avancement systématique au grade de lieutenant-colonel a entraîné un accroissement important du nombre d'officiers de ce grade, d'autant que cette mesure s'appliquait aux promotions nombreuses recrutées entre 1950 et 1959.

Cette situation perturbe les conditions d'avancement au grade supérieur.

Il est donc toujours nécessaire de maintenir une politique d'incitation au départ. De plus, un contingent réduit de cinq officiers en surnombre dans le groupe III est également indispensable pour améliorer les perspectives d'avancement au grade de colonel, devenues très préoccupantes.

Progressivement, les excédents se résorbent, mais ce n'est que vers les années 1984-1985 que cette situation sera stabilisée.

De son côté, le recrutement est bon et bénéficie de l'attrait présenté pour les jeunes gens par une carrière d'officier dans l'Armée de l'Air. Ainsi, en 1981, le nombre des candidatures pour l'école de l'Air est resté proche de 950 pour quatre-vingt-treize admissions.

### *Sous-officiers*

La revalorisation indiciaire et l'attribution des primes de qualification et de service ont amélioré la situation matérielle des sous-officiers tandis que la création du corps des majors leur offrait des meilleures perspectives de carrière.

Le ralentissement des départs enregistré depuis 1975 a initialement entraîné une réduction notable du volume des tableaux d'avancement. A partir de 1978, un redressement sensible a pu être obtenu et les tableaux d'avancement ont retrouvé un niveau satisfaisant bien qu'encore inférieurs à ceux des années antérieures à 1977.

Cette situation entraîne également des à-coups dans le recrutement, ressentis à court terme dans le volume plus ou moins grand des populations qui atteignent un certain grade. Pour obtenir un profil de carrière régulier, une réorganisation de la pyramide des sous-officiers peut être rendue nécessaire. Tel est le cas, actuellement, pour les sergents-chefs et adjudants.

En outre, cette année encore, votre rapporteur tient à exprimer son regret devant la stagnation du nombre de droits budgétaires en échelle 4 stabilisé à 51,5 %, en regard d'un objectif de 60 %.

Il conviendrait d'obtenir au plus tôt une augmentation significative de ces droits.

Notons, enfin, combien la situation des cadres militaires est influencée par la possibilité d'effectuer, en fin de contrat, une seconde carrière. La jeunesse des cadres qui quittent l'Armée de l'Air, jeunesse imposée par les limites d'âge impératives, renforce ce phénomène. *Il faut absolument en tenir compte dans les études menées dans le cadre de la limitation des cumuls pour ne pas créer des problèmes humains et familiaux insurmontables.*

#### *Hommes du rang*

L'amélioration de la condition des hommes du rang se poursuit grâce à une série de mesures prises par le Ministre de la Défense en leur faveur.

Celle dont les implications budgétaires sont les plus sensibles concerne le relèvement du prêt des appelés du contingent dont les nouveaux taux journaliers sont les suivants :

Aspirant .....	28,60 F.
Sergent .....	19,20 F.
Caporal-chef .....	16,10 F.
Caporal .....	14 » F
Première classe .....	12,60 F
Aviateur .....	11,50 F.

L'impact budgétaire de cette mesure pour la section Air est de 22,8 millions de francs.

### *Les mesures catégorielles*

Le nombre de ces mesures est, cette année, très limité.

	En millions de francs,
Création gagée d'aspirants du personnel navigant .....	0,75
Revalorisation de l'allocation pour travaux dangereux ..	0,58
Relèvement de la solde spéciale des appelés .....	22,8
<hr/>	
Total .....	24,13

Votre rapporteur tient à souligner le fait qu'un certain nombre de primes n'ont pas été revalorisées depuis très longtemps, ce qui leur fait perdre toute signification ; il doit en être tenu compte dans les budgets à venir.

Par ailleurs, il faudra, dès que possible, obtenir que les démineurs et dépiégeurs militaires bénéficient de la même indemnité que leurs homologues civils. C'est une simple mesure de justice ; son impact psychologique serait sans commune mesure avec les sommes en jeu.

### **3. — L'activité aérienne.**

L'objectif de l'Armée de l'Air est de préserver en 1982 une activité suffisante pour permettre :

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

Depuis le premier choc pétrolier de 1973-1974, l'Armée de l'Air a été amenée à prendre de nombreuses mesures, d'une part pour préserver au mieux un niveau d'activité sans cesse remis en question par les hausses du coût des carburants, d'autre part pour tirer le meilleur parti possible des heures réalisées.

Les grandes lignes de la politique suivie peuvent se résumer ainsi :

- adaptation « au plus juste » du nombre d'équipages et du nombre d'avions ;
- gestion extrêmement serrée du parc aérien et du potentiel d'heures de vol ;

— adoption de nouveaux appareils consommant moins de carburant, en particulier pour la formation du personnel navigant (Cap 10, Alphajet et Epsilon) et remotorisation d'avions gros porteurs avec des moteurs moins gourmands (DC 8, C 135 F) ;

— rentabilisation des heures de vol, d'une part par l'emploi de simulateurs qui, sans pouvoir remplacer l'instruction aérienne, permettent une meilleure préparation au vol, et utilisation d'avions de combat biplaces, ou d'avions d'entraînement adaptés (Mystère XX-S. N. A.) qui facilitent et accélèrent l'assimilation des techniques d'emploi des systèmes d'armes complexes.

En 1980, la forte augmentation des prix du carburant a nécessité certaines mesures de redéploiement interne des crédits en cours de gestion. L'activité aérienne a été de 406 000 heures de vol.

En 1981, le niveau d'activité devrait se situer aux environs de 416 000 heures si le prix des carburants reste proche du tarif prévisionnel utilisé pour la préparation du budget.

Pour 1982, l'objectif est de 420 000 heures de vol.

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

Les autorisations de programme de ce chapitre s'élèvent à 1 555 millions de francs, en augmentation de 13 %, tandis que les crédits de paiement progressent de 13,02 % et atteignent 1 300 millions de francs.

Depuis 1976, la politique d'économie menée par l'Armée de l'Air a permis une remarquable stabilité des crédits affectés à l'entretien des matériels. Sur une période de quatre années, les crédits de paiement de ce chapitre n'ont progressé que de 8,8 % par an, en moyenne. La part de ces dépenses dans l'ensemble du titre III de la section Air a ainsi diminué de façon importante, passant de 14,5 % en 1978 à 10,8 % en 1982.

Ces résultats ont été obtenus grâce aux mesures suivantes :

— une augmentation de la maintenance exécutée par les établissements de l'Etat, ateliers industriels de l'Air de Bordeaux et de Clermont-Ferrand et par les organismes techniques de l'Armée de l'Air, principalement pour les équipements mais aussi pour les cellules et les moteurs ;

— un allègement de la maintenance : cet allègement concrétise l'effort d'adaptation systématique des règles d'entretien des matériels aux besoins opérationnels, tout en tenant compte de la nécessité d'une stricte économie. De bons résultats ont été obtenus pour

l'entretien programmé des Nord 262 et des Fouga et sont attendus pour les entretiens majeurs du quatrième échelon des avions Mirage F 1 et Jaguar qui viennent d'être entrepris ;

— une extension des limites de fonctionnement : des études de vieillissement ont permis d'augmenter les limites de fonctionnement entre deux révisions majeures pour plusieurs types de matériels.

Ainsi, par exemple, entre 1977 et 1981, le potentiel entre deux révisions majeures est passé de 2 400 à 2 600 heures pour le Mirage IV, de 2 800 à 3 200 heures pour le Fouga et de 1 600 à 2 400 heures pour le Puma.

### III. — LE TITRE V

#### 1. — Contenu financier.

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS DE PAIEMENT		
		1981	1982	Variation en pourcentage.	1981	1982	Variation en pourcentage.
		(En millions de francs.)			(En millions de francs.)		
51-71	Etudes, recherches et prototypes.	2 627	3 030	15,34	1 907	2 470	29,5
52-71	Investissements techniques et industriels .....	220	280	27,3	169	210	24,26
53-41	Matériels du commissariat de l'air .....	350	390	11,43	320	330	3
53-51	Armements et munitions.....	1 256	1 520	21	810	1 100	35,8
53-52	Matériels au sol.....	230	285	23,9	240	260	8,3
53-71	Electronique .....	1 294	1 505	16,3	929	1 080	16,25
53-72	Matériels aériens .....	11 063	11 720	6,02	6 815	7 730	13,43
54-61	Infrastructures, travaux et installations .....	759	1 057	39,26	595	768	29
54-62	Acquisitions immobilières .....	1	3	»	5	2	»
	Total du titre V.....	17 800	19 800	11,24	11 790	13 950	18,32

Les autorisations de programme pour le titre V de la section Air en 1982 se montent à 19 800 millions de francs. Elles progressent de 11,23 % sur 1981. Cet accroissement est inférieur à celui de l'ensemble des autorisations de programme du titre V de la Défense (12,52 %), pour la deuxième année consécutive. C'est une tendance qu'il faut renverser dès le budget 1983 mais surtout dans le cadre de la prochaine loi de programme militaire, pour ne pas compromettre irrémédiablement les capacités opérationnelles de l'Armée de l'Air et ne pas développer de façon incohérente le potentiel de nos forces armées.

S'agissant des crédits de paiement, ils s'élèvent à 13 950 millions de francs, en augmentation de 18,32 % par rapport à 1981.

#### 2. — Les études.

Poursuivant leur évolution déjà sensible dans le budget de 1981, les autorisations de programme de ce chapitre (51-71), avec un montant de 3 030 millions de francs, progressent de 15,34 %, c'est-à-dire sensiblement plus vite que l'ensemble de la section Air (11,24 %) dont elles représentent désormais environ 15,3 %.

Les crédits de paiement progressent de 29,5 %, atteignant 2 470 millions de francs.

Cette place privilégiée des crédits destinés aux études et recherches est nécessaire pour maîtriser les progrès très rapides des techniques d'armement. Elle conditionne directement les capacités opérationnelles des matériels futurs de l'Armée de l'Air.

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

— les études « amont », recherche à long terme et développements exploratoires concernant les matériels futurs. Elles portent sur l'aérodynamique, les matériaux, les moteurs nouveaux, les équipements et armements, le guidage et la propulsion des missiles. Elles représentent, en 1982, environ 13 % de l'ensemble des études et se montent à 390 millions de francs pour les autorisations de programme et à 315 millions de francs pour les crédits de paiement ;

— les développements de matériels dont la fabrication entre dans le cadre de programmes décidés. Ils représentent environ 87 % du chapitre « Etudes », avec 2 640 millions de francs en autorisations de programme et 2 155 millions de francs en crédits de paiement. Plus de la moitié de ces crédits (54 %) concerne le Mirage 2000 dans ses deux versions, défense aérienne et nucléaire, son moteur M 53 et son système d'armes, radar et missiles.

### 3. — Les matériels aériens de série.

Les autorisations de programme de ce chapitre (53-72) représentent 11 730 millions de francs ; elles ne progressent que de 6,02 %, ce qui est très faible. Les crédits de paiement sont de 7 730 millions de francs, en progression de 13,43 %.

Les commandes prévues en 1982 sont les suivantes :

Mirage 2000 .....	25 appareils.
Epsilon .....	30 appareils.
Hélicoptères légers .....	10 appareils.
Bitubes de 20 millimètres .....	56 appareils.

Le rythme du renouvellement de la flotte d'avions de combat de l'Armée de l'Air n'a pu être maintenu à la cadence prévue dans la loi de programmation puisque seulement vingt-cinq Mirage 2000 seront commandés au lieu des quarante-quatre prévus.

Il a été nécessaire de prévoir en 1982 le financement des volants, rechanges et divers (V. R. D.) de matériels aériens qui n'avaient

pu être couverts au titre du budget 1981 en même temps que les avions auxquels ils sont associés. Un nouveau décalage dans ces commandes aurait hypothéqué la mise en service de ces appareils.

Le point des programmes est le suivant :

#### *Mirage 2000*

Lancé en décembre 1975, ce programme comporte deux versions :

— une version « défense aérienne », dont la livraison en série doit débiter en 1983. Cette version comportera quelques exemplaires biplaces pour la transformation des jeunes pilotes ;

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

Le retard initial du Mirage 2000 est imputable à des raisons techniques. En particulier, la mise au point du radar d'une technologie nouvelle en France mais indispensable pour l'interception d'avions volant à basse altitude, a été plus longue que prévue.

Ce retard s'accroît actuellement pour des raisons financières, comme on l'a souligné ci-dessus.

Le nombre des commandes atteint maintenant soixante-treize, quand la loi de programmation en prévoyait 127.

#### *Mirage F 1*

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

— 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<sup>e</sup> escadre, à Strasbourg ;

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

Les commandes portent au total sur 246 appareils, dont 130 durant la programmation, au lieu de 109. En effet, vingt et un F 1 de plus ont été commandés en 1981 pour compenser partiellement le retard du Mirage 2000.

161 appareils auront été livrés à la fin de 1981 et vingt-quatre sont attendus en 1981.

#### *Jaguar*

Les 200 Jaguar de ce programme (160 monoplaces et 40 biplaces) auront 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.

133 appareils auront été livrés à la fin de 1981 et trente-trois livraisons sont prévues en 1982.

### *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 voisine que possible de celle des avions de première génération. Les seules modifications retenues ont porté sur :

— l'amélioration des caractéristiques opérationnelles, donc accroissement du rayon d'action grâce au ravitaillement en vol et à l'installation d'un réservoir supplémentaire dans le plan central ;

— l'optimisation des conditions de chargement et de déchargement ;

— la modernisation de certains équipements rendue nécessaire, soit par l'évolution technique, soit par la disparition sur le marché industriel de matériels en service.

Les vingt-cinq commandes prévues sont déjà passées et les livraisons devraient être de douze à la fin de 1982, compte tenu de deux livraisons en 1981.

### *Epsilon*

Ce programme d'avion-école de début doit permettre de réaliser d'importantes économies sur le coût de la formation initiale des pilotes. Trente appareils ont été commandés en 1981 et trente nouvelles commandes sont prévues en 1982.

#### *« Remotorisation » des quadriréacteurs*

Les avions ravitailleurs C 135 F sont équipés de réacteurs de conception « simple flux » ancienne, dont la consommation à poussée égale est supérieure d'environ 35 % à celle d'un réacteur moderne.

Les DC 8 sont équipés de réacteurs « double flux » anciens dont la consommation est supérieure de 15 à 18 % aux réacteurs plus récents.

Le remplacement, sur les deux types d'avions, des réacteurs d'origine par des CFM 56 construits par la S. N. E. C. M. A. en coopération avec General Electric permettra à l'Armée de l'Air de réaliser de substantielles économies de carburant.

Ces nouveaux moteurs apporteront aussi un accroissement de performances significatif.

#### 4. — L'environnement.

L'effort entrepris depuis plusieurs années par l'Armée de l'Air pour réaliser un environnement opérationnel cohérent se poursuivra en 1982. Il s'agit de l'acquisition des armements modernes, des équipements de guerre électronique et de la protection des bases contre les attaques aériennes.

Ces opérations sont inscrites aux chapitres 53-71 « Electronique », 53-51 « Armements et munitions » et 54-61 « Infrastructure ».

##### *Le matériel électronique*

Les 1 505 millions de francs d'autorisations de programme et 1 080 millions de francs de crédits de paiement de ce chapitre sont destinés à couvrir les dépenses liées à l'acquisition et à l'entretien des matériels de transmissions et de détection et de guerre électronique de l'Armée de l'Air :

— la couverture radar à haute et moyenne altitudes est assurée par dix centres de détection militaires reliés au système de traitement de défense aérienne STRIDA (1). Cinq centres de détection civils y sont rattachés. Les modifications prévues portent sur l'amélioration de la résistance au brouillage ;

— la couverture radar à basse altitude.

La livraison des radars « Centaure » est attendue entre 1982 et 1984 et celle des radars « Aladin », entre 1983 et 1985. Ces radars, utilisés en remplacement des actuels radars d'aérodromes, seront rattachés au système STRIDA. Ils doivent apporter une amélioration appréciable de la détection à basse altitude.

Cependant, seule l'acquisition d'un système de radars aéroportés permettrait d'assurer une couverture efficace contre les avions pénétrant à basse altitude.

Deux solutions existent actuellement :

— l'E 3 Awacs (2) : ce programme ambitieux a été lancé aux U. S. A. en 1970. Il est commandé par l'Armée de l'Air américaine et par l'O. T. A. N.

Cette solution paraît devoir être écartée pour la France en raison principalement des coûts très élevés d'investissement et de fonctionnement ;

---

(1) Strida : Système de traitement des informations de défense aérienne.

(2) Awacs : Airborne Warning and control system (système aéroporté d'alerte et de contrôle).

— l'E 2 C Hawkeye : deux évaluations de ce programme moins ambitieux ont eu lieu en France en 1980 et 1981. Les performances de l'ensemble du système sont satisfaisantes. De plus, les coûts de cet appareil et de son fonctionnement apparaissent plus raisonnables. Il serait bon d'en acquérir quelques exemplaires si les moyens financiers accordés à l'Armée de l'Air le permettent.

### *L'armement et les munitions*

Les autorisations de programme de ce chapitre croissent de 21 % et atteignent 1 520 millions de francs et les crédits de paiement 1 100 millions de francs, en augmentation de 35,8 %.

Les crédits doivent permettre les principales commandes suivantes :

- 110 missiles air-air Matra Super 530 F 1 ;
- 100 missiles air-air de combat Magic II ;
- 70 missiles AS 30 guidés laser ;
- 59 bitubes de 20 millimètres antiaériens, ce qui portera à 272 le nombre des commandes de ces matériels dont 104 auront été livrés fin 1981.

S'agissant des batteries sol-air Crotale de défense aérienne, dix-sept auront été livrées fin 1981 et quatre livraisons sont attendues en 1982.

En outre, des commandes de munitions pour aéronautiques (cartouches de 30 millimètres, bombes de différents types) sont prévues. A cela s'ajoute le maintien à niveau du stock de munitions d'entraînement.

### *Infrastructure*

Le « durcissement » des installations opérationnelles est encore en 1982 l'objet d'un effort budgétaire important que reflète l'augmentation de 39,26 % des autorisations de programme de ce chapitre et de 29 % de crédits de paiement par rapport au budget de 1981.

Les principales opérations que devrait poursuivre ou réaliser l'Armée de l'Air en 1982 sont les suivantes :

- construction d'abris pour avions : le programme vise à permettre la mise sous abri de la totalité des appareils de combat en ligne.

A la fin du programme 1981, il aura été réalisé 279 abris et vingt-huit autres sont prévus en 1982.

Ces abris seront complétés par la mise en place de portes. A la fin de 1981, 134 abris en seront équipés et soixante-six sont prévus en 1982 ;

— réfection de pistes : en 1982, les pistes de Dijon, Istres et Chambley seront concernées par des opérations de remise en état ;

— casernements neufs et rénovations : les constructions neuves prévues pour 1982 concernent les « bâtiments - cadres » de Drachenbronn et Brétigny.

Des opérations de rénovation porteront sur les casernements de Reims, Colmar, Metz, Toul, Cambrai, Evreux, Nîmes, Salon et Istres.

Enfin, des rénovations d'organismes nourriciers sont prévues à Dijon, Drachenbronn, Saintes, Aulnat, Salon, Orange ainsi que la construction d'un mess unique (cadres et aviateurs) à Cinq-Mars-la-Pile.

L'effort important prévu en 1982 sur l'environnement opérationnel des avions de combat doit permettre à l'Armée de l'Air de disposer d'installations « durcies » et mieux protégées. Cet effort devra être poursuivi pour aboutir vers 1987 à un ensemble entièrement cohérent.

## CONCLUSION

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

— la prédominance encore marquée cette année des crédits d'équipements sur les crédits de fonctionnement confirme une évolution particulièrement souhaitable étant donné l'importance du programme de rééquipement de l'Armée de l'Air ;

— le maintien de cet équilibre se fonde sur une recherche très active des économies possibles pour limiter les dépenses de fonctionnement, en particulier dans le domaine de l'énergie. Cette politique, parfaitement en harmonie avec l'effort demandé à l'ensemble du pays, implique parfois des investissements dont la rentabilité s'échelonne sur de nombreuses années mais qui sont nécessaires pour aider à conserver, dans l'avenir, un même niveau d'activité.

Les dépenses en capital sont orientées suivant les grandes priorités qui s'imposent à l'Armée de l'Air :

— le Mirage 2000 : c'est au niveau des études que l'accent a été mis. Un accroissement du retard actuel ne saurait être envisagé. On peut cependant regretter que le nombre de commandes de série soit très inférieur aux objectifs de la programmation, ce qui résulte directement du fait que la part de la section Air dans l'ensemble du budget de la Défense est inférieur aux prévisions ;

— l'environnement opérationnel : parfois desservi dans le passé par la priorité donnée aux matériels aériens, il fait désormais l'objet d'un effort qui sera à poursuivre encore dans les années à venir. Une évolution cohérente de l'Armée de l'Air ne peut être envisagée sans une amélioration parallèle de nos armements, de nos moyens de guerre électronique, et de la protection.

Ainsi donc, le budget de la section Air pour 1982 s'inscrit dans la continuité de l'effort entrepris pour moderniser notre Armée de l'Air, ce qui doit être considéré comme un élément favorable. Mais il présente aussi des insuffisances, dues surtout au nombre restreint de commandes d'avions de combat et à la faible progression des autorisations de programme.

Réunie le mercredi 18 novembre, votre commission a entendu l'exposé de votre rapporteur pour avis. Au cours de l'échange de vues qui a suivi, M. Yvon Bourges a émis des objections qu'il se réserve de présenter dans le débat public.

Sur la proposition du rapporteur pour avis, la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées a donné un avis favorable à l'adoption des crédits de la section Air du budget de la Défense.