

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1972.

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 1973, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VI

DEFENSE NATIONALE

Section Air.

Par M. Pierre-Christian TAITTINGER,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, *président* ; Raymond Boin, Louis Martin, Jean Périquier, Pierre de Chevigny, *vice-présidents* ; Jean de Lachomette, Pierre Giraud, Francis Palmero, Serge Boucheny, *secrétaires* ; Edmond Barrachin, Maurice Bayrou, Jean Berthoin, Charles Bosson, Louis Brives, Maurice Carrier, Léon Chambaretaud, André Colin, Jean Colin, Roger Deblock, Emile Didier, Jacques Duclos, Robert Gravier, Raymond Guyot, Louis Jung, Michel Kauffmann, Emmanuel Lartigue, Jean Legaret, Marcel Lemaire, Jean Lhospied, Ladislav du Luart, Michel Maurice-Bokanowski, Gaston Monnerville, André Morice, Dominique Pado, Henri Parisot, Maurice Pic, Auguste Pinton, Roger Poudonson, Georges Repiquet, Abel Sempé, Edouard Soldani, Pierre-Christian Taittinger, Jacques Vassor, Emile Vivier, Michel Yver.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 2582 et annexes, 2585 (tomes I à III et annexes 45, 46 et 47), 2588 (tome VI) et in-8° 685.

Sénat : 65 et 66 (tomes I, II et III, annexes 37 et 38) (1972-1973).

Lois de finances. — *Défense nationale - Armée de l'Air - Armement - Aéronautique (Industrie).*

Mesdames, Messieurs,

Pour la deuxième année consécutive, M. le Ministre d'Etat chargé de la Défense a présenté une analyse du budget de la Défense nationale, « selon la structure de programmes », utilisée pour les travaux de rationalisation des choix budgétaires. Ces travaux, qui se développent et se précisent progressivement, n'en sont pas encore à leur stade final. Mais ils permettent, par comparaison avec le budget 1972, une analyse de l'évolution des ressources du budget militaire selon les grands objectifs de notre défense. En annexe de ce rapport, une fiche sera jointe, représentant le sous-programme n° 22, consacré aux forces aériennes des forces de manœuvre, qui fait comprendre l'ambition du système 3 P. B. (planification, programmation, préparation du budget).

Eclairer les choix et faciliter ainsi la prise de décisions, qui conduiront à une répartition plus efficace des ressources, reste le but recherché.

Si cette méthode garde encore cette année un caractère expérimental, l'intérêt qu'elle présente paraît suffisamment important pour être souligné dès le début de ce rapport.

Le projet de budget de la section « Air » du budget militaire soumis à notre examen correspond à la troisième année d'application de la troisième loi de programme, relative aux équipements militaires pour la période 1971-1975.

Avant d'aborder l'analyse détaillée de ces propositions, il paraît intéressant de rappeler les objectifs définis dans l'exposé des motifs de la loi-programme qui étaient principalement pour le titre III de :

— promouvoir une politique des effectifs et des personnels en vue, d'une part, d'adapter à une durée de service de douze mois les conditions d'emploi des personnels du contingent en rénovant leur système d'instruction et, d'autre part, d'améliorer les conditions de recrutement de formation et de reclassement des personnels de carrière ;

— améliorer la condition des personnels ;

— améliorer la gestion de l'appareil militaire et alléger au profit des forces les services et l'environnement, dans le cadre de procédures de rationalisation des choix budgétaires, qui, complétées

par le recours systématique aux procédés de l'analyse économique et des études de coût-efficacité, devraient permettre aux armées de tirer le meilleur parti des ressources qui leur sont consenties.

Le titre V fixait le montant des dépenses d'investissements nécessaires à l'exécution de notre politique d'armement.

Le plan d'équipement retenu prévoyait pour les forces aériennes :

- la mise en service des « Jaguar » et « Mirage F 1 » ;
- les études visant à la création d'un nouvel avion de combat ;
- le maintien au-delà de 1976 de la force stratégique pilotée : Mirage IV et bombes nucléaires.

Deux grandes tendances se dégagent de cette loi-programme :

- la première était l'acceptation d'un budget modéré et d'un taux de croissance de ce budget, au cours des cinq années à venir, sensiblement en rapport avec celui des dépenses civiles ;
- la seconde tendance était de maintenir les investissements nucléaires à leur niveau précédent. Il en résultait la nécessité de réaliser des économies dans les autres secteurs.

Les objectifs du plan militaire se traduisent dans le projet de budget pour l'année 1973 selon deux axes d'efforts.

C'est d'abord l'intention d'exécuter la loi-programme votée par le Sénat le 5 novembre 1970, et que doit exprimer chaque année le titre V du budget. Cette année, certaines révisions, tenant compte de l'évolution des programmes et des hausses subies, devraient permettre un budget plus dynamique. Ainsi apparaîtra plus nettement la cohérence d'ensemble entre les grandes orientations de notre politique militaire et les moyens de toute nature qui lui sont consacrés. C'est ensuite le souci d'améliorer la condition des personnels.

Le tableau suivant résume exactement la situation actuelle de l'Armée de l'Air, en montrant l'évolution des moyens mis à sa disposition depuis 1960 :

DESIGNATION	AU 1 ^{er} JANVIER				
	1960	1965	1971	1972	1973
Effectifs	138.000	114.000	104.000	102.420	102.226
Appareils	3.900	2.900	2.160	1.921	1.944
(Dont avions de combat).	630	522	435	604	636

PRESENTATION GENERALE DU BUDGET DE L'ARMEE DE L'AIR

Le projet de budget des Armées pour 1973 prévoit l'attribution des crédits suivants à l'Armée de l'Air :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
Titre III	700,6	3.336,8
Titre V	5.222,5	3.937,9
Totaux	5.923,1	7.274,7

Le projet de budget 1973 tient compte d'une situation réelle. Il a été nécessaire de réévaluer le montant de l'enveloppe financière indispensable à l'exécution en volume de la loi de programme votée en 1970.

Sur le total des 5 milliards d'autorisations de programme supplémentaires estimés indispensables à cet effet, en 1973, la part de l'Armée de l'Air sera de 300 millions de francs.

Malgré cet apport important, l'échéancier prévu ne sera pas respecté.

I. — BUDGET DE L'AIR ET BUDGET DES ARMEES

Le projet de budget des Armées pour 1973 a été arrêté au total de 34.800 millions, soit :

- 18.300 millions pour le titre III (Dépenses ordinaires) ;
- 16.500 millions pour le titre V (Dépenses en capital).

Par rapport à 1972, ce budget est en augmentation de 3.672 millions, soit 11,8 %, augmentation légèrement plus importante que celle du budget général (+ 11,2 %). Sa croissance est supérieure à celle des années précédentes : + 8,1 % de 1971 à 1972 et + 6,2 % de 1970 à 1971.

L'évolution du budget des Armées par rapport à l'ensemble du budget de l'Etat apparaît, en chiffres arrondis, dans le tableau suivant :

DESIGNATION	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Pourcentage du budget des Armées :						
Par rapport au budget général.	20	17,9	17,6	17,2	17,6	17,7
Par rapport au produit national brut.....	3,98	3,58	3,39	3,26	3,09	3,11

Dans ce budget, la part globale de l'Air s'élève à 7.274,7 millions de francs en crédits de paiement, soit une augmentation de 563,9 par rapport à 1972 (+ 8,4 %).

Les autorisations de programme du titre V se montent à 5.222,5 millions de francs, soit une augmentation de 579,5 millions de francs par rapport à 1972 (+ 12,5 %).

Le tableau suivant précise cette répartition :

	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS DE PAIEMENT		
	Armées.	Air.	Pourcentage.	Armées.	Air.	Pourcentage.
Titre III.....	2.158,3	700,6	32,5	18.300	3.336,8	18,2
Titre V.....	20.369	5.222,5	25,6	16.500	3.937,9	23,9
Total	22.527,3	5.923,1	26,3	34.800	7.274,7	20,9

Evolution par rapport au budget 1972.

Un tableau comparatif fait ressortir l'évolution que présente le projet de budget de la section « Air » pour 1973 par rapport aux dispositions adoptées pour l'année 1972 :

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME				CREDITS DE PAIEMENT			
	1972	1973	Différence.		1972	1973	Différence.	
			Millions de francs.	En pourcentage.			Millions de francs.	En pourcentage.
Titre III.....	519,6	700,6	+ 181	+ 35	2.973,8	3.336,8	+ 363,9	+ 12,2
Titre V.....	4.643	5.222,5	+ 579,5	+ 12,5	3.737	3.937,9	+ 200,9	+ 5,4
Total	5.162,6	5.923,1	+ 760,5	+ 14,8	6.710,8	7.274,7	+ 563,9	+ 8,4

Le projet de budget 1973 de la section « Air » comporte une ressource globale de 7.274,7 millions de francs en crédits de paiement dont 3.336,8 au titre III et 3.937,9 au titre V, assortis pour le titre V de 5.222,5 millions de francs d'autorisations de programme.

Deux tableaux permettent de dégager les tendances qui marquent les propositions budgétaires 1973.

1° L'importance relative du budget de l'Armée de l'Air au sein du budget des Armées continue à décroître en ce qui concerne les crédits de paiement. En revanche, elle s'est stabilisée en ce qui concerne les autorisations de programme.

La diminution de la part « Air » en crédits de paiement est particulièrement sensible sur le titre V ; le tableau ci-dessous est éloquent :

DESIGNATION	1970	1971	1972	1973
Part « Air » des crédits de paiement (en pourcentage).....	22,2	21,7	21,5	20,9
Part « Air » des autorisations de programme (en pourcentage).....	28,3	28	25,4	25,6

2° La répartition des crédits entre les dépenses de fonctionnement (titre III) et les dépenses d'équipement (titre V) reste encore cette année en faveur des secondes. En revanche l'augmentation des autorisations de programme du budget « Air » égale cette année celle des autorisations de programme accordées aux armées, comme il est indiqué ci-dessous :

	1971	1972	1973
Augmentation des autorisations de programme des Armées (en pourcentage).....	+ 13,8	+ 14,2	+ 11,4
Augmentation des autorisations de programme Air (en pourcentage).....	+ 12,3	+ 3,8	+ 12,5

II. — ANALYSE DU TITRE III DU BUDGET « AIR » 1973

L'évolution des crédits de paiement du titre III « Air » depuis 1968 peut se résumer ainsi :

DESIGNATION	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Crédits de paiement Air.....	2.485	2.497	2.630	2.897	2.974	3.337
Variation Air (en pourcentage).	+ 48	+ 0,4	+ 5,3	+ 10,1	(1) + 2,8	+ 12,2
Variation Armées (en pourcentage).....	+ 5,9	+ 9,6	+ 9,4	+ 8,8	+ 8,6	+ 10,1

(1) Plus 6,8 avant transfert à la section commune des rémunérations des personnels civils.

La répartition des dépenses inscrites au titre III pour l'année 1973 comparée à celle de 1972 se présente ainsi :

CATEGORIES DE DEPENSES	1972	1973	VARIATIONS	
			Millions de francs.	Pourcentage.
Personnel	1.941,2	2.140,9	+ 199,7	+ 10,2
Carburants	384,20	404	+ 19,8	+ 5,1
Entretien du matériel.....	453,5	596,8	+ 143,3	+ 31,6
Entretien du domaine.....	66,2	72,1	+ 5,9	+ 9
Fonctionnement	128,70	123	— 5,7	— 4,4
Total.....	2.973,8	3.336,8	+ 363	+ 12,2

La rubrique « Entretien du matériel » comporte une variation positive importante (+ 143 millions de francs), soit + 31,6 % par rapport à 1972.

Cet accroissement est dû en grande partie à la création de comptes de commerce dans les A. I. A. (Ateliers industriels des armées).

En réalité l'augmentation des crédits, sans tenir compte de la création des A. I. A., n'est que de 40 millions de francs, soit + 9 % par rapport à 1972.

A. — LES EFFECTIFS ET LES PERSONNELS

La réduction des effectifs amorcée au budget 1971, continuée en 1972, se poursuit en 1973.

Pour 1973, les droits budgétaires se présentent ainsi :

DESIGNATION	EFFECTIFS 1972	EFFECTIFS 1973	DIFFERENCE
Active :			
Officiers	7.476	7.394	— 82
Sous-officiers ADL.....	43.267	42.682	— 585
Sous-officiers PDL.....	90	190	+ 100
Hommes du rang ADL.....	5.559	5.559	0
Hommes du rang PDL.....	4.825	4.725	— 100
Personnel féminin officiers.....	126	134	+ 8
Personnel féminin sous-officiers.....	2.513	2.665	+ 152
Contingent :			
Officiers	180	101	— 79
Aspirants	600	709	+ 109
Sous-officiers	1.166	1.174	+ 8
Hommes du rang.....	36.476	36.748	+ 272
Volontaires féminines.....	145	145	0
Totaux.....	102.423	102.226	— 197

De ce tableau, il faut retenir que si, globalement, les effectifs de l'Armée de l'Air ne diminuent que de 0,2 %, en fait :

a) Les droits en officiers d'active diminuent de 1,1 %.

En application de l'article 53 de la loi de finances pour 1972, les officiers remplissant les conditions prévues par cet article et admis à la retraite anticipée au grade supérieur sont de 156 pour l'Armée de l'Air au titre de 1972. Le nombre d'officiers ayant quitté ou devant quitter l'Armée de l'Air en 1972 se chiffre ainsi :

DESIGNATION	GENERAUX	COLONELS	LIEUTENANTS- COLONELS	COMMANDANTS	CAPITAINES	LIEUTENANTS et sous-lieutenants.	TOTAL
1 ^{er} semestre 1972.....	12	24	30	45	128	21	260
Prévisions 2 ^e semestre 1972.	5	23	37	36	130	7	238
	17	47	67	81	258	28	498

b) Les droits en sous-officiers d'active A. D. L. diminuent de 1,35 %.

La variation globale des effectifs résulte essentiellement des mesures suivantes :

— réduction hiérarchisée de 1 % des effectifs officiers et sous-officiers et 424 sous-officiers ;

— élévation de trois mois de la limite d'âge des officiers de l'air, avec :

— suppression de 25 congés du P. N. ;

— création de 25 postes d'officiers supérieurs en activité compensée par la suppression de 25 postes d'officiers subalternes ;

— transformation de 160 postes masculins (8 officiers et 152 sous-officiers) en 160 postes féminins ;

— transfert de 9 postes de sous-officiers à la Direction centrale du service de santé des armées (D. C. S. S. A.) ;

— suppression de 79 postes de sous-lieutenants du contingent et création de 109 postes d'aspirants du contingent ;

— création de 100 postes de sergents d'active P. D. L. et suppression de 100 postes d'hommes du rang d'active P. D. L. ;

— création de 280 postes de gendarmeries auxiliaires (272 hommes du rang et 8 sous-officiers).

Le problème de la réduction des effectifs entraîne des observations certaines :

il convient, en effet, de rappeler que l'Armée de l'Air n'avait pas attendu la déflation pour réduire ses effectifs.

Les droits budgétaires n'ont en effet cessé de décroître depuis 1962 ; de 1964 à 1970, pendant la période de montée en puissance des Forces aériennes stratégiques (F. A. S.) (6.000 hommes) et de mise en service des Mirage III E, les effectifs de l'Armée de l'Air ont été réduits de 15.000 hommes (existants en 1963 : 120.000, existants en 1970 : 105.000).

La déflation a touché l'Armée de l'Air en période d'accroissement, au moment où elle réalisait ses droits budgétaires enfin stabilisés, grâce au bon recrutement de 1969-1970 et pour faire face aux besoins nouveaux (S. S. B. S., Jaguar, F 1, AN 52) donc à une période critique.

Elle a malheureusement été appliquée sans que les aménagements quantitatifs nécessaires puissent être apportés : la contrainte était telle qu'il était exclu de faire un choix parmi les candidats au départ et les différentes spécialités.

Les droits budgétaires ont été réduits de :

	OFFICIERS	SOUS-OFFICIERS	TOTAL
1971	114	652	766
1972	(1) 213	(1) 1.218	(1) 1.431
1973	74	(2) 424	498
	401	2.294	2.695

(1) 248 officiers et 1.408 sous-officiers en 1972 si l'on tient compte du transfert de 10 officiers et 190 sous-officiers en personnel féminin et des 25 postes d'officiers bloqués en raison du recul de la limite d'âge.

(2) Plus 152 transferts sous-officiers et 8 transferts officiers en personnel féminin.

Cette déflation a été lourde, la plus forte des trois années, la seule déflation de 1972 ayant atteint près de 3 % (soit l'équivalent de deux années de déflation théorique).

Ceci tient au fait qu'en 1972 ont été supprimés 100 postes d'officiers et 568 postes de sous-officiers vacants au 1^{er} avril 1970 (date de référence choisie par le Ministre) mais réalisés en 1971-1972). La déflation 1972 a donc bien été réellement de 3 %.

Cette déflation des droits budgétaires nécessite d'une part le choix des secteurs d'activité qui la supporteront, d'autre part une politique de réduction du nombre des personnels existants ; l'Armée de l'Air a donc tenu à apporter aux tableaux d'effectifs une réduction parallèle à celle des droits budgétaires. Ils ont donc été réduits de 4,5 % en 1971-1972, sans toucher à la posture d'alerte ni dissoudre de bases ou d'unités importantes (à l'exception de la base de Pau). Les économies ont donc porté uniquement sur le support général.

Ce résultat, digne d'être remarqué, a été atteint grâce à deux séries de mesures :

— compression des effectifs de support et notamment *normalisation* de toutes les unités régionales ;

— réduction du soutien technique des forces sans modifier la mission, et ce malgré un accroissement des charges, dont la forma-

tion de personnels étrangers liée aux exportations d'armement, qui détourne 40 officiers et 250 sous-officiers (1) de leur mission, sans compensation pour l'Armée de l'Air.

Il ne devrait pas être possible, cependant, de poursuivre dans cette voie et l'exécution de la déflation en 1973 mettra en cause ou les forces ou la mission. Or l'Armée de l'Air entre dans une période de renouvellement de ses matériels et armements (F 1, Jaguar, AN 52, Martel, Cyclope), où s'imposera une stabilisation des effectifs au niveau atteint en 1972 jusqu'à la fin du III^e Plan et ensuite un léger accroissement. La déflation risque donc de compromettre la réalisation de ces plans et la mise en service des matériels nouveaux.

Du point de vue quantitatif, la diminution des effectifs devrait être recherchée par un accroissement du nombre des départs anticipés, le recrutement devant être maintenu à peu près constant, cela afin d'assurer un renouvellement normal des effectifs. Or, un sentiment d'inquiétude, perceptible à l'extérieur, s'est développé chez les cadres ; ce malaise et la publicité donnée à la déflation, non compensée par une promotion spectaculaire de la condition militaire, ont renforcé le sentiment d'une récession de la profession militaire. Ce phénomène a entraîné une baisse inquiétante du recrutement des sous-officiers, qui, en 1972, n'a atteint que 60 % des besoins.

Du point de vue qualitatif, les départs sont fonction, non du choix de l'Armée de l'Air, mais des possibilités de reclassement offertes au personnel. Il s'ensuit une évolution proportionnellement plus défavorable des effectifs des mécaniciens que ceux du service général. En conclusion sur ce point, la déflation importante de 1971-1972 a pleinement atteint son objectif, qui était l'amélioration du support de l'Armée de l'Air.

Mais à partir de 1973 le manque de cohérence de la déflation avec les plans, ses répercussions sur la mission, qui dépassent de loin ses objectifs initiaux, ainsi que les conséquences sur le recrutement, devraient imposer de ne pas aller plus avant dans cette voie.

*
* *

(1) Soit 0,6 % des effectifs.

En ce qui concerne *les personnels*, certaines mesures catégorielles ont été retenues. Il s'agit de :

a) l'amélioration de la pyramide des grades des officiers. Augmentation de 69 officiers supérieurs gagée par une diminution de 69 officiers subalternes. Son but est d'améliorer l'encadrement de l'Armée de l'Air, que le pourcentage actuel d'officiers supérieurs ne permet pas encore d'assurer dans des conditions satisfaisantes ;

b) l'amélioration de la pyramide des grades des sous-officiers. Il était nécessaire de poursuivre, en 1973, l'amélioration de la pyramide commencée en 1971 par la création de 1.240 postes de sous-officiers supérieurs, numériquement gagée par la suppression d'un nombre égal de postes de sergents et sergents-chefs. En dépit de l'importance qui s'attache à ces diverses mesures, et bien que leur coût budgétaire soit relativement modeste, elles n'avaient pas été retenues en 1972.

Pour une demande initiale de création de 640 postes d'adjudants-chefs et 600 postes d'adjudants, il est créé, en 1973, 320 postes d'adjudants-chefs et 300 postes d'adjudants, gagés par la suppression de 300 postes de sergents-chefs et de 320 postes de sergents. Une telle décision se révélait indispensable, compte tenu, en application du statut, du recul des limites d'âge des sous-officiers ;

c) l'augmentation du nombre des sous-officiers pouvant bénéficier de l'échelle de solde n° IV.

Il avait été demandé, en 1972, de porter de 42 à 44 % le pourcentage des sous-officiers bénéficiant de l'échelle IV. Cette mesure avait été demandée pour compenser les effets de la déflation des effectifs sur le niveau de la qualification des personnels de l'Armée de l'Air. L'évolution technique des matériels utilisés par cette armée rend indispensable le maintien du niveau de qualification. Ces demandes avaient été écartées.

Pour 1973, l'accroissement retenu s'élève à 0,5 % (il s'agit, en réalité, d'une régularisation de surnombres accordés en 1972).

La demande initiale de l'Armée de l'Air portait sur un accroissement de 2 % ;

d) l'amélioration de la pyramide des grades des hommes du rang d'active P. D. L. (augmentation de 220 caporaux-chefs gagés par 220 hommes du rang, pour une demande initiale de 875 caporaux-chefs) ;

e) la tranche 1973 d'application du statut des personnels militaires féminins de l'Armée de l'Air (P. M. F. A. A.) qui se traduit notamment par :

— l'amélioration des pyramides de grades des officiers et sous-officiers ;

— l'accroissement des pourcentages d'échelle III et d'échelle IV qui sont portés respectivement à 48 % et 30,3 % ;

f) l'aménagement de la répartition des indemnités spéciales de sécurité aérienne (+ 17 officiers, — 31 sous-officiers) ;

g) la rémunération des réservistes. Les crédits demandés au profit des réserves (+ 700.000 F) vont être accordés. Ils permettront d'augmenter le nombre de convocations des réservistes.

En revanche, certaines mesures n'ont pas été retenues :

1° l'augmentation de la prime spéciale versée aux officiers de tir S. S. B. S. En effet, la création d'une indemnité pour sujétions spéciales au profit des contrôleurs d'engins Sol-sol-balistiques-stratégiques (S. S. B. S.) était justifiée par les difficultés importantes que rencontre l'Armée de l'Air pour recruter les officiers destinés à contrôler le tir de ces engins. Ceux-ci assurent une alerte continue par période de 24 heures dans une capsule souterraine et totalement isolée.

En juillet 1971, il avait été envisagé d'attribuer à ces officiers une indemnité spéciale de sécurité aérienne. Malgré la faible incidence financière, cette proposition n'avait pas été retenue et le budget 1972 contenait seulement une disposition visant à attribuer à ces personnels l'indemnité dite « de sujétions spéciales d'alerte opérationnelle », dont bénéficient actuellement les officiers et les sous-officiers qui prennent l'alerte sur les bases de l'Armée de l'Air. Son taux était, du reste, nettement inférieur au montant de l'indemnité provisoire allouée depuis le 1^{er} juillet 1972.

Aucune amélioration n'est proposée au budget 1973.

Pour permettre à l'indemnité pour sujétions spéciales, créée par un décret du 25 juillet 1972, d'atteindre un taux honorable, il aurait été nécessaire d'inscrire au budget un crédit de 51.000 F. Il est regrettable que cette demande ait été rejetée ;

2° la prime de technicité pour certains sous-officiers : la création d'une prime spéciale pour les sous-officiers est demandée depuis 1970. Elle permettrait de sanctionner la qualification tech-

nique des sous-officiers supérieurs, notamment au niveau du cadre de maîtrise auquel n'est actuellement associé aucun avantage financier.

Cette prime aurait surtout pour but de conserver à l'Armée de l'Air des sous-officiers dont la compétence et la qualification sont particulièrement précieuses et convoitées par le secteur civil. Bien que son incidence financière ait été estimée à 14 millions de francs seulement, cette mesure n'a pas été retenue ;

3° l'indexation de la prime à taux fixe ;

4° la revalorisation de l'indemnité d'habillement pour les personnels féminins.

B. — MESURES RELATIVES AUX MATÉRIELS

1° *Carburants.*

Le projet de budget attribue à l'Armée de l'Air une ressource de 404 millions de francs, en augmentation de 5% par rapport à 1972 (le crédit inscrit au budget de 1972 était de 384 millions de francs pour exécuter le plan d'utilisation fixé à 519.000 heures de vol, conforme à la capacité opérationnelle de cette armée.

Les inscriptions prévues pour 1973 (un crédit de 425 millions de francs semblant plus juste) devraient permettre, en principe, cette année, de réaliser le plan d'utilisation prévu par l'état-major et d'éviter de recourir à un collectif.

2° *Entretien et réparation des matériels.*

Le projet de budget accorde, pour les matériels aériens, une ressource de :

- 560 millions de francs d'autorisations de programme ;
 - 567 millions de francs de crédits de paiement,
- contre, respectivement :
- 520 millions et 427,5 millions en 1972.

Sur les crédits de ce chapitre sont payées les prestations de l'industrie en matière d'entretien et de réparation des matériels aériens de l'Armée de l'Air. Il s'agit donc essentiellement de dépenses de main-d'œuvre.

L'augmentation apparente des crédits de paiement est due, pour une grande part, à la création de comptes de commerce dans les ateliers industriels de l'Air, à Bordeaux et à Clermont-Ferrand.

Cette création se traduit par des transferts de crédits, pris sur les chapitres des personnels et du fonctionnement, vers les chapitres de l'entretien des matériels aériens.

Dans la réalité, la situation antérieure demeure identique. Les crédits accordés sont inférieurs aux demandes formulées. Le montant des autorisations de programme ne correspond pas aux besoins évalués chaque année par la Direction technique des constructions aéronautiques (D. T. C. A.). Les crédits de paiement restent insuffisants. Ces réductions risquent d'entraîner des reports de charge et de réduire ainsi le nombre d'appareils en ligne.

3° *Entretien du domaine.*

En 1971, la dotation de ce chapitre s'élevait à 60,9 millions de francs. En 1972, les crédits retenus étaient limités à 66,2. Pour 1973, un taux d'accroissement de 10 % (72,1 millions de francs) a été retenu au projet de budget. Cette progression est insuffisante. Seuls seront réalisés une nouvelle fois les travaux compensatoires de première urgence. Comme en 1972, nous rappellerons que, pour assurer un bon entretien d'un domaine immobilier, il faut consacrer chaque année à ce chapitre environ 1,50 % de la valeur actualisée qu'il représente. Les propositions budgétaires restent trop éloignées de cette réalité.

Observations sur le titre III.

Le titre III est caractérisé par une nouvelle réduction d'effectifs, conformément à la politique adoptée dans la loi-programme.

Certaines mesures catégorielles ont été retenues et doivent apporter pour les personnels des avantages qui ne sont pas négligeables. Le projet de budget 1973 présente, sur ce point, une notable amélioration. Les crédits d'entretien (carburants et matériels aériens) sont en augmentation. Un effort a été réalisé. Il serait souhaitable de l'accentuer en 1974.

En 1973, il conviendra également de poursuivre la politique des budgets de fonctionnement qui tend à permettre une gestion à la fois plus économique et plus souple.

III. — LES PROGRAMMES MAJEURS DE L'ARMÉE DE L'AIR

Avant de procéder à l'examen des crédits affectés au titre V, il paraît intéressant de faire le point de l'état d'avancement des programmes majeurs pour porter un jugement sur l'évolution de la loi-programme. Ainsi pourrions-nous étudier plus aisément, à l'intérieur du titre V, le détail des opérations qui seront soit poursuivies, soit engagées au cours de l'année 1973. Pour les forces nucléaires stratégiques, le comportement des avions Mirage IV reste satisfaisant. Des modifications ont été apportées à la fin du II^e Plan pour permettre à ces avions des vols opérationnels à basse altitude, ce qui les rend moins vulnérables et plus difficiles à détecter par les radars.

La première unité de tir sol-sol-balistique-stratégique, équipée de 9 engins, a été remise à l'Armée de l'Air en juillet 1971 ; la deuxième unité de tir est opérationnelle depuis avril 1972.

Les autres réalisations en cours sont les suivantes :

1^o *Le Jaguar.*

Développement.

Le programme porte sur la mise au point de cinq versions :

- version Appui A pour l'Armée de l'Air française ;
- version d'entraînement E pour l'Armée de l'Air française ;
- version embarquée M pour la Marine ;
- version appui S pour l'Armée de l'Air britannique ;
- version d'entraînement B pour l'Armée de l'Air britannique.

Il comporte la réalisation et les essais de huit prototypes (dont un, en version A, a été gravement endommagé en 1972), de deux cellules d'essais statiques et d'une cellule d'essais de fatigue.

A ce jour, des résultats satisfaisants ont été obtenus dans la plupart des domaines où des difficultés importantes avaient été rencontrées précédemment, tant du côté de la cellule que du côté du moteur.

Fabrications.

Initialement, la commande de 200 appareils devait s'échelonne-
 lonner selon le calendrier suivant :

- 50 en 1968 ;
- 50 en 1970 ;
- 50 en 1972 ;
- 50 en 1974.

En fait, les difficultés rencontrées lors de la mise au point
 ont entraîné un décalage de ce calendrier. La réalisation des
 commandes s'est déroulée de la manière suivante :

- en 1968..... commande de 50 appareils ;
- en 1971..... commande ferme de 25 appareils, com-
 mande de 24 appareils optionnels ;
- en 1972..... confirmation des 24 appareils optionnels,
 commande de 21 appareils ;
- en 1974..... commande de 40 appareils, soit un total
 de 160 appareils commandés avant la fin du III^e Plan.

La livraison du premier appareil de série est intervenue dans
 les derniers jours de 1971.

Les unités opérationnelles de l'Armée de l'Air commencent à
 être équipées au début de 1973.

La livraison du 160^e appareil est prévue dans le courant de 1978.

Nous rappellerons que le Jaguar est un avion de combat et
 d'appui tactique capable également de l'emport de l'arme nucléaire
 tactique. Les précurseurs du Jaguar sont l'avion E. C. A. T. (école
 de combat et d'appui tactique), appareil transsonique, et le
 Breguet 121, appareil transsonique optimisé pour l'appui tactique.

Pour le programme Jaguar, les prix unitaires étaient les
 suivants, aux conditions économiques du début de 1971 :

	AVION	VOLANTS et rechange.	PRIX budget.
Jaguar A :			
Première tranche.....	18,2	11,1	29,3
Deuxième tranche.....	16,4	9	25,4
Jaguar E :			
Première tranche.....	17,8	9,1	26,9
Deuxième tranche.....	15,7	8	23,7

La production en cours a été retardée par des difficultés dans l'approvisionnement des moteurs.

Bilan financier.

	1971	1972	1973	1974	1975	TOTAL
Etudes :						
Loi programme.....	132	114	83	55	43	427
Plan réexaminé.....	132	114	128	93	75	542
Fabrications :						
Loi programme.....	130	1.297	152	1.439	170	3.188
Plan réexaminé.....	130	1.297	152	1.494	212	3.285

2° *Mirage F 1.*

Pour la défense aérienne, les Mirage F 1 doivent remplacer les matériels retirés du service au cours du III^e Plan.

Le F 1 est un intercepteur tout temps construit par la Société Dassault, avec un réacteur Atar 9 K 50 de la S. N. E. C. M. A.

Développement.

Le programme comporte :

- la réalisation et les essais de trois avions prototypes et d'une cellule d'essais statistiques ;
- la mise au point du moteur Atar 9 K 50 dérivé de l'Atar 9 K ;
- la mise au point du système de navigation et d'armement.

Les essais en vol se sont déroulés de manière satisfaisante et la mise au point se poursuit normalement. Les trois prototypes totalisaient ensemble 1.100 heures de vol.

Fabrications.

Les commandes suivantes ont déjà été passées :

- 30 avions en 1969 ;
- 55 avions en 1971.

La prochaine commande (20 appareils) est prévue pour 1973.

La livraison du premier appareil de série est prévue pour le mois d'avril 1973, celle du 85^e appareil, pour la fin du premier semestre 1976.

La Société constructrice envisage, en association avec plusieurs partenaires étrangers, le lancement d'une nouvelle version de cet appareil équipé d'un moteur M 53. Cette éventualité est subordonnée à l'accord du gouvernement français (il convient de signaler que cet appareil a connu un notable succès commercial à l'étranger et que les livraisons aux clients débutent à partir de mars 1973).

3° *Alphajet.*

Ce programme défini par un accord franco-allemand signé le 23 juillet 1970 prévoit la réalisation d'un bi-réacteur à moteurs « Larzac » étudié par les Sociétés A. M. D. et Bréguet en collaboration avec Dornier.

Deux versions sont envisagées :

- une version « école » destinée à l'Armée de l'Air française ;
- une version « appui » destinée à la Luftwaffe.

Le protocole franco-allemand qui a lancé la phase prototype de ce programme a été signé le 16 mars 1972.

Ce protocole décide que le développement sera réalisé à partir de quatre avions prototypes, que les dépenses de développement de la version « école » seront partagées paritairement entre la France et l'Allemagne et que les dépenses supplémentaires relatives à la version « appui » seront supportées par l'Allemagne.

L'ensemble de la commande française prévue porte sur 200 appareils, dont 50 à commander avant la fin du III^e Plan.

Si les difficultés pour parvenir à un accord définitif sont maintenant réglées, il convient de rappeler, à ce sujet, que le lancement du premier prototype était prévu pour 1970. Le retard qui a été pris se répercutera sur le calendrier de la sortie en série de ces appareils : le glissement dans le temps sera assez important et posera des problèmes pour l'Armée de l'Air.

Il est utile de rappeler que, si la commande totale prévue pour la France est de 200 appareils, il faut y ajouter 200 appareils pour l'Allemagne fédérale.

Lors de l'établissement du III^e Plan, il était prévu que 132 avions seraient commandés avant fin 1975 pour l'Armée de l'Air française. Les négociations engagées au cours de la phase de définition de l'opération ont été très longue ; la phase « prototype » a démarré plus tard que prévu, l'ensemble du programme de mise au point a glissé : le nombre d'appareils à commander avant fin 1975 a été réduit à 50.

L'industrialisation sera lancée après le premier vol du premier prototype qui est prévu fin 1973 ou début 1974. La commande de la première tranche sera passée un an plus tard : le premier avion de série pourrait ainsi être livré début 1977.

Aux conditions économiques du 1^{er} janvier 1972, et sur la base d'un taux de parité de 1 DM = 1,5875, les coût estimés sont les suivants :

- industrialisation : 387 millions de francs ;
- prix unitaire budgétaire (pour une série de 200) : 12,42 millions de francs.

Le coût total de la série de 200 avions Alphajet est donc estimé à 2.871 millions de francs aux conditions économiques du 1^{er} janvier 1972.

Les autorisations de programme ouvertes en 1972 s'élèvent à 10 millions de francs.

Les autorisations de programme pour 1973 s'élèvent à 395 millions de francs.

Leur somme atteint 405 millions de francs, ce qui permettra aux conditions économiques du 1^{er} janvier 1972 :

- le lancement de l'industrialisation : 345 millions de francs ;
- le lancement d'approvisionnement moteurs à long cycle : 32 millions de francs ;
- la couverture des hausses économiques du 1^{er} janvier 1972 au 1^{er} janvier 1973 (7,5 % des montants précédents) : 28 millions de francs.

L'Armée de l'Air a un besoin urgent des avions Alphajet ; il importe que les dates de livraison prévues pour les premiers appareils soient respectées.

Il faudra donc que les commandes couvertes par les autorisations de programme 1973 puissent être notifiées fin 1973.

4° Moteurs.

a) *Le moteur Larzac* est un turboréacteur à double flux étudié par le groupement S. N. E. C. M. A.-Turboméca. Il est destiné à la propulsion des avions militaires légers et principalement à équiper l'Alphajet.

Le protocole d'accord franco-allemand sur le programme Alphajet prévoit une contribution du groupement allemand à l'ensemble du programme de développement du Larzac d'un montant forfaitaire et définitif de 25 millions de francs.

Les principales étapes du programme sont les suivantes :

- première qualification au sol : fin 1972 ;
- homologation au banc : fin premier semestre 1975 ;
- homologation en vol sur Alphajet prototype : fin 1975, début 1976.

A ce jour, 14 moteurs prototypes sont en essais et totalisent 3.100 heures de fonctionnement dont 130 sur avion porteur Constellation.

Nous vous rappellerons que le premier moteur de la version Larzac 04 de 1.350 kilogrammes de poussée devant équiper l'Alphajet a commencé ses essais en mai 1972. Les premiers essais en vol du Larzac 04 auront lieu en 1973 sur un banc volant Falcon 10.

La production de ce moteur sera assurée en coopération avec les deux sociétés allemandes « Motoren und Turbinen Union (M. T. U.) » et « Klockner Hunfoldt Denz (K. H. D.) ». Cette coopération a déjà commencé par la participation de l'industrie allemande à la réalisation d'éléments pour les moteurs de développement.

b) *Le moteur M 53* est un turbo-réacteur S. N. E. C. M. A. à post-combustion destiné à la propulsion des avions de combat à haute performance.

Ce moteur de 8.500 kilogrammes de poussée, soit 20 % de plus que l'Atar 9 K 50, conserve les qualités des réacteurs de la famille Atar et apporte des gains de consommation en vol subsonique, tout en étant apte à des vitesses de l'ordre de Mach 2,5.

Les poussées prévues avec et sans rechauffe ont été obtenues avec plusieurs mois d'avance sur les délais contractuels. La mise au

point se déroule de façon satisfaisante. La livraison des premiers moteurs de présérie a commencé. Les trois premiers moteurs cumulent 616 heures de fonctionnement. Le premier moteur « standard » de vol a commencé ses essais au banc le 10 juillet 1972. Les premiers essais en vol subsonique sont prévus courant 1973 sur une Caravelle en cours de transformation. Une décision complémentaire est attendue pour la réalisation d'un banc volant capable de vitesses supersoniques. Les principales étapes du programme de développement devraient se dérouler ainsi :

- homologation au banc : premier semestre 1975 ;
- bon de vol sur banc de vol supersonique : fin 1977 ;
- début de série techniquement possible : 1978.

c) *Atar 9 K 50.*

Pour ce moteur de 7.200 kilogrammes de poussée, lancé en série pour le Mirage F 1, des mises au point complémentaires ont été effectuées pour obtenir le bon de vol de série et améliorer les temps d'accélération du moteur.

Ce moteur est également utilisé avec succès sur le prototype bimoteur G 8 (et sur le « Milan » proposé à la Suisse). Le début des livraisons des moteurs Atar 9 K 50 de série a commencé à partir de mars 1972 pour le Mirage F 1.

5° *Avion G 8 (avion à géométrie variable).*

Le Premier vol du G 8-01 a eu lieu le 8 mai 1971 à Istres. L'appareil totalise 115 heures de vol.

L'avion est en cours de réception au Centre d'essais en vol (C. E. V.).

L'appareil n° 02 est sur le point de commencer ses vols.

Il convient de rappeler que deux avions expérimentaux G 4 avaient été commandés en 1968. Equipés de deux moteurs Atar 9 K 50, ils étaient destinés :

- à poursuivre la mise au point de la formule aérodynamique à flèche variable ;
- à mettre au point un système d'arme relativement évolué (Ragel).

Après l'abandon de la formule Ragel, la poursuite de la fabrication des deux avions a été décidée, le deuxième avion étant transformé en monoplace et équipé d'un système d'arme simple. Les avions ont alors été dénommés G 8.

6° *Avions de combat futurs.*

Le plan d'équipement de l'Armée de l'Air prévoit la mise en service d'un nouvel avion de combat vers la fin de la présente décennie.

En 1972, les autorisations de programme prévues sur cette opération doivent permettre d'entreprendre les travaux de définition du programme et de dégager les caractéristiques techniques de la cellule et du système d'arme, ce qui conduirait à faire un choix entre les solutions possibles. Il est urgent que la décision soit prise rapidement si l'on veut que les dates envisagées soient respectées.

7° *STRID A.*

Le système STRID A. (système de transmission des informations de défense aérienne) est destinée à satisfaire les besoins de la défense aérienne en matière de données radar (situation aérienne sur tout le territoire, évolution de la menace, guidage des interceptions, coordination avec les trafics civils).

L'ensemble comportera les stations suivantes réparties sur l'ensemble du territoire : Mont-de-Marsan, Drachenbronn, Taverny, Doullens, Contrexéville, Lyon, Romilly, Narbonne, Nice, Tours, Brest.

Actuellement, sont en service opérationnel : Mont-de-Marsan, Drachenbronn, Taverny, Doullens et Romilly.

La mise en service de Contrexéville est fixée à la fin de cette année, celle de Lyon et de Narbonne à la fin de 1973. Celle des autres stations doit s'échelonner jusqu'en 1979.

8° *Crotale.*

Le système d'arme « sol-air à courte portée » « Crotale » est destiné à assurer la défense des points sensibles et des installations contre la menace représentée par les avions attaquant à basse altitude. L'industriel maître d'œuvre est Thomson-CSF.

Une première commande portant sur une unité de veille, 2 unités de tir et 24 missiles a été passée en 1971 pour évaluation par l'Armée de l'Air. Les matériels de maintenance sont commandés en 1972 et la deuxième unité de feu est prévue pour être commandée en 1973.

Les perspectives du III^e Plan militaire.

Les crédits en autorisations de programme inscrits au budget de 1972, par rapport à 1971, s'établissaient en hausse de 14 % pour les crédits d'études et de développement et d'un peu plus de 9 % pour les crédits de fabrication et de rechange.

Bien que respectant les prévisions chiffrées du Plan, l'exécution physique des opérations s'est trouvée ralentie par l'ampleur de la hausse des prix. Sous cette réserve, les crédits d'études ont permis, pour l'essentiel :

- de poursuivre la mise au point des moteurs M 53 et Larzac, le développement du Mirage F 1 et de l'Alphajet ;
- de continuer le développement de l'opération G 8 et d'assurer le financement du deuxième prototype ;
- de poursuivre les travaux relatifs aux engins super 530, Magic.

En revanche, au titre des fabrications, la commande Jaguar accuse toujours un retard par rapport à l'échéancier prévu. Le budget 1973 a été préparé sur la base des estimations révisées par le Plan.

Cette réévaluation a été rendue nécessaire du fait de l'évolution des prix plus accentuée que prévue et aussi des modifications techniques inévitables au cours de l'exécution des programmes.

Si les propositions présentées sont adoptées, les opérations prévues aussi bien au titre de la recherche et du développement que des fabrications pourront se poursuivre selon les prévisions du Plan, à la réserve près que des études communes et préparatoires dont la revalorisation est prévue dans la meilleure hypothèse, ne permettront que de retrouver, en francs courants, le niveau des années 1971-1972, sensiblement inférieur aux crédits de 1970, la réduction effective étant à la mesure de l'érosion monétaire.

IV. — ANALYSE DU TITRE V DU BUDGET « AIR » 1973

Les crédits du Titre V du budget « Air » pour 1973 sont exprimés par le tableau ci-dessous, par comparaison à ceux de 1972.

	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS DE PAIEMENT		
	1972	1973	En pourcentage.	1972	1973	En pourcentage.
	Etudes et prototypes.....	874	1.012	+ 15,8	800	873
Investissements techniques et industriels	121	97,5	— 19,5	145	119	— 18,0
Télec - Fabrications	474	523	+ 10,3	445	500	+ 12,4
Matériels aériens (série).....	2.537	2.855,7	+ 12,6	1.792	1.817,9	+ 1,4
Matériels commissariat.....	92	107	+ 16,3	90	96	+ 6,7
Armement et munitions.....	154	183	+ 18,8	136	141	+ 3,7
Matériels au sol.....	102	119	+ 16,7	88	99	+ 12,5
Infrastructure	289	325,3	+ 12,6	241	292	+ 21,2
Total.....	4.643	5.222,5	+ 12,5	3.737	3.937,9	+ 5,4

Un tableau chiffré permet de les apprécier par comparaison aux prévisions de la loi-programme.

CHAPITRES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME				CREDITS DE PAIEMENT			
	Loi de programme.	Projet de budget.	Variation.		Loi de programme (exposé des motifs).	Projet de budget.	Variation.	
			Millions de francs.	Pourcentage.			Millions de francs.	Pourcentage.
51-71 Etudes et prototypes.....	854	1.012	+ 158	+ 18,5	784	873	+ 89	+ 11,3
62-71 Equipement technique et industriel	98	97,5	— 0,5	— 0,5	96	119	+ 23	+ 24
53-41 Matériels de commissariat..	96	107	+ 11	+ 11,5	94	96	+ 2	+ 2,1
53-51 Armement, munitions.....	162	183	+ 21	+ 13	145	141	— 4	— 2,7
53-52 Matériels au sol.....	105	119	+ 14	+ 13,3	81	99	+ 18	+ 22
53-71 Matériels de télécommunications :								
— série.....	380	380	»	»	369	500	+ 41	+ 9
— rechanges.....	117	143	+ 26	+ 22	90	»	»	»
53-72 Matériels aériens :								
— série.....	1.967	1.971	+ 4	+ 0,2	1.299	1.817,9	— 134,1	— 6,9
— rechanges.....	856	884,7	+ 28,7	+ 3,3	653	»	»	»
54-61 Infrastructure (travaux)....	296	321,3	+ 29,3	+ 10	237	292	+ 55	+ 23
54-62 Acquisitions immobilières..	»	4	»	»	»	»	»	»
Totaux.....	4.931	5.222,5	+ 291,5	+ 5,9	3.848	3.937,9	+ 89,9	+ 2,3

Le titre V « Air » pour 1973 s'élève donc à 5.222,5 millions d'autorisations de programme, 3.937,9 millions de crédits de paiement.

Par rapport au budget 1972, on constate que les dotations en crédits de paiement augmentent de + 5,4 %.

Les dotations en autorisations de programme augmentent de + 12,5 %.

L'augmentation correspondante notée au budget 1972 par rapport au budget 1971 s'élevait à 10,7 % et 3,8 %.

L'évolution des autorisations de programme du titre V « Air » au cours des cinq dernières années apparaît dans le tableau suivant :

DESIGNATION	1969	1970	1971	1972	1973
Autorisations de programme Air.....	3.487	3.978	4.469	4.643	5.222,5
Variation Air (en pourcentage).	— 3	+ 14	+ 12,3	+ 3,8	+ 12,5
Variation Armées.....	— 0,6	+ 3	+ 13,8	+ 14,2	+ 11,4

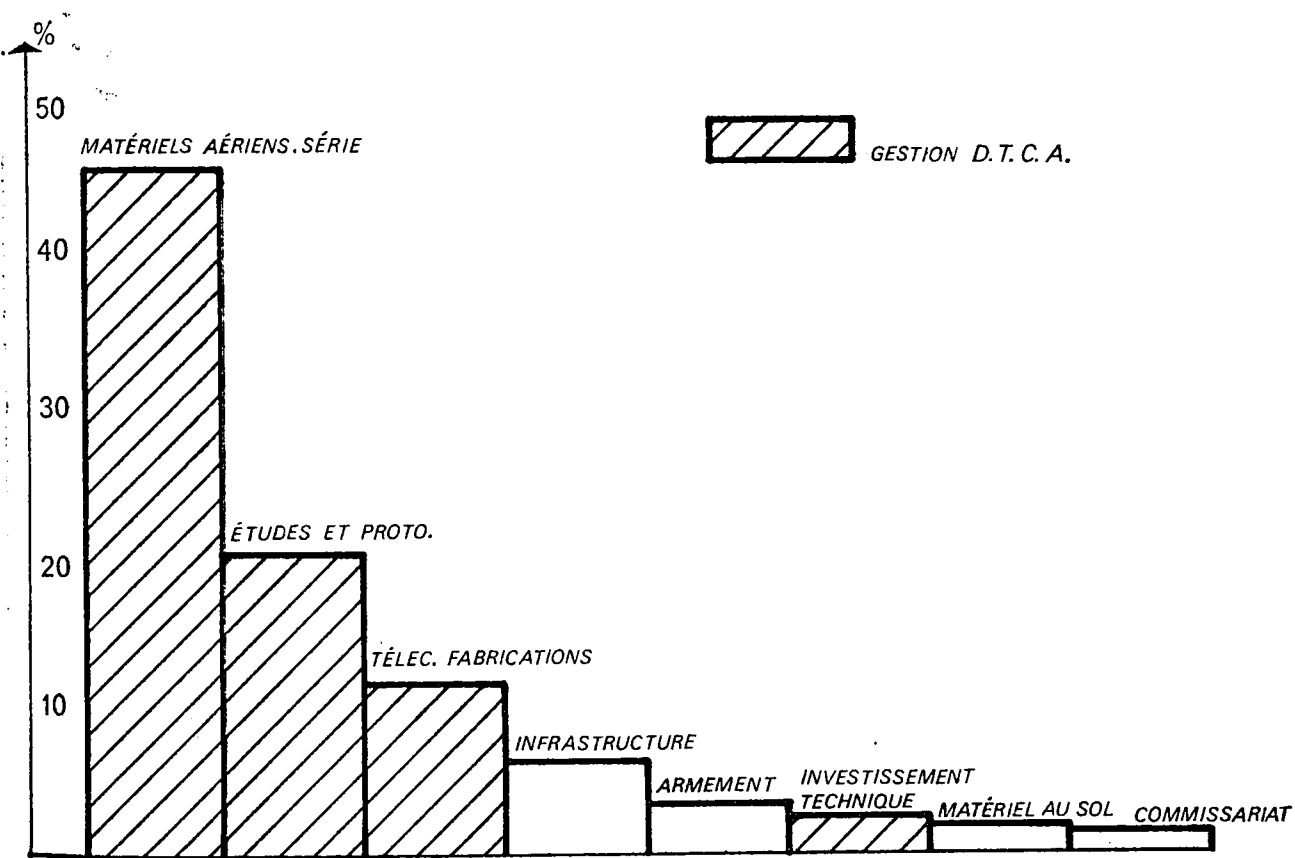
On remarquera une augmentation importante par rapport à 1972, qui correspond en grande partie à des hausses économiques largement supérieures aux prévisions. Le taux de progression retenu pour l'Armée de l'Air est légèrement supérieur à celui des autorisations de programme des Armées.

Les crédits de paiement 1972 et 1973 se comparent ainsi :

DESIGNATION	1972	1973	REPARTITION
			1973
			(En pourcentage)
Etudes et prototypes.....	800	873	22,25
Investissements techniques et industriels..	145	119	3
Télec - Fabrications	445	500	12,7
Matériels aériens (série).....	1.792	1.817,9	46
Matériel Commissariat.....	90	96	2,4
Armement et munitions.....	136	141	3,6
Matériels au sol.....	88	99	2,5
Infrastructure	241	292	7,4
Totaux.....	3.737	3.937,9	100

Les autorisations de programme 1972 et 1973 se comparent ainsi :

DESIGNATION	1972	1973	REPARTITION
			1973
			(En pourcentage)
Etudes et prototypes.....	874	1.012	19,4
Investissements techniques et industriels..	121	97,5	1,8
Télec - Fabrications.....	474	523	10
Matériels aériens - Série.....	2.537	2.855,7	54,7
Matériel Commissariat	92	107	2
Armement et munitions.....	154	183	3,5
Matériels au sol.....	102	119	2,3
Infrastructure	289	325,3	6,2
Totaux.....	4.643	5.222,5	100



Les dotations en crédits de paiement n'augmentent que de 5,4 %, ce qui est inférieur au taux de progression des crédits de paiement du titre V des Armées (+ 13,7 %) et inférieur au taux de progression des autorisations de programme de l'Armée de l'Air (+ 12,5 %).

Une telle tendance n'est pas satisfaisante, car elle risque, si elle devait se maintenir, de se traduire par un accroissement anormal du retard pris par les crédits de paiement sur les autorisations de programme. La situation qui apparaît donc au budget 1973 doit être considérée comme conjoncturelle.

Par rapport à la loi de programme militaire, l'évolution budgétaire est la suivante :

DESIGNATION	1972	1973	VARIATIONS	
			Millions de francs.	Pourcentage.
Troisième loi de programme.....	4.531	4.931	+ 400	+ 8,8
Budget	4.643	5.225	+ 580	+ 12,5

Ce tableau résume exactement la situation, par rapport à la loi-programme militaire, comme je l'ai déjà signalé. Il convenait de réévaluer le montant de l'enveloppe financière indispensable à l'exécution en volume de la loi de programme votée en 1970. Malgré cet aspect, il n'en demeure pas moins que le contenu physique de la troisième loi de programme sera difficile à réaliser selon l'échéancier prévu.

Analyse des chapitres.

a) *Etudes* (chapitre 51-71).

Les autorisations de programme se montent à 1.012 millions de francs, soit une augmentation de 15,8 % par rapport à 1972.

Les crédits de paiement s'élèvent à 873 millions de francs, soit une augmentation de 9,1 % par rapport au budget précédent.

Les études générales sont dotées de 155 millions de francs. Cette rubrique concerne tous les travaux d'études, de fabrications pour essais, et d'essais qui ne sont pas attachés à un programme donné.

Ces travaux concernent donc la préparation de l'avenir.

En 1973, les crédits suivants seront affectés à différentes études :

— voilures tournantes.	9 millions de francs ;
— moteurs	30 millions de francs ;
— matériaux	14 millions de francs ;
— avions et systèmes d'armes	13 millions de francs ;
— équipements	27 millions de francs ;
— armements	22 millions de francs ;
— divers	8 millions de francs dont 5 mil- lion de francs pour carburant pour essais de prototypes.

On retrouve dans ces rubriques les matériels communs à plusieurs programmes, les dépenses d'équipement et de montage d'essais, les fournitures et les prestations diverses que les établissements de la D. T. C. A. doivent commander pour pouvoir exécuter les essais au sol et en vol dont ils sont chargés.

Les programmes spécifiques reçoivent les dotations suivantes :

— *Moteur M 53* : 145 millions de francs. Poursuite de la mise au point du moteur (réalisation et essais au sol et en vol sur Caravelle des moteurs de développement) ;

— *Moteur Larzac* : 80 millions de francs. Essais en vol sur Falcon 10 et développement au banc ;

— *Jaguar* : 128 millions de francs. Poursuite du développement ;

— *Mirage F 1* : 113 millions de francs. Essais en vol sur les trois prototypes et sur deux des premiers avions de série pour la poursuite et la mise au point de l'avion proprement dit (cellule, moteurs, équipements) et de son système d'armes ;

— *Mirage G 8* : 59 millions de francs. Poursuite du développement ;

— *Alphajet* : 165 millions de francs. Poursuite du développement (4 prototypes, cellule d'essais statiques) ;

— *études « Télécommunications »* : 139 millions de francs.

L'augmentation par rapport à 1972 est de 39 % et porte principalement sur les rubriques « Détection » et « Télécommunications », alors que les crédits sont en diminution ou seulement en très légère augmentation dans les rubriques « Informatique » et « Divers » ;

— *études « Engins »* : 95 millions de francs (dont *Super 530* : 61 millions de francs, et *Magic* : 31 millions de francs).

b) *Equipement technique et industriel* (chap. 52-71).

Les ressources de ce chapitre, qui financent les moyens d'essais à réaliser dans les établissements d'Etat et dans certains établissements de l'industrie aéronautique sont en décroissance. Elles sont passées de 135 millions de francs en 1971 à 121 millions de francs en 1972 et à 97,5 millions de francs pour 1973.

La dotation de 1973 s'élevait initialement à 116 millions de francs ; la création des comptes de commerce des ateliers industriels de l'Air a abaissé ce montant au niveau de 97,5 millions de francs. L'évolution de ce chapitre résulte d'une politique délibérée, qui consiste à transférer progressivement aux industriels la responsabilité du financement des moyens d'essais nécessaires à la réalisation de leurs matériels. Les principaux industriels concernés sont la S. N. E. C. M. A. et Turboméca.

Nous maintenons à ce sujet nos observations de l'année précédente. Cette option est intéressante ; seul l'avenir permettra d'apprécier l'efficacité de ce choix.

c) *Matériel du Commissariat* (chap. 53-41).

Montant : 107 millions de francs, dont :

- habillements 72 millions de francs ;
- matériels 35 millions de francs.

Ces chapitres sont dotés de ressources correspondant aux besoins.

L'augmentation en 1973 du poste Habillement (+ 7 millions de francs) marque un retour vers un régime normal.

Le poste « Matériels » est en augmentation de 8 millions (près de 30 %) pour pallier le retard cumulé dans le renouvellement et l'amélioration du mobilier et des matériels de campagne ainsi que pour mécaniser le plus possible les travaux de servitude afin d'économiser la main-d'œuvre militaire.

d) *Armement, munitions* (chapitre 53-51).

Montant : 187 millions. La hausse substantielle (+ 19 % sur 1972) des dotations de ce chapitre a pour origine deux faits principaux :

- l'augmentation (11 millions) consacrée à la couverture de la hausse du prix du Missile anti-radar A. S. 37 Martel, produit en coopération avec la Grande-Bretagne ;
- les nouveaux critères d'entraînement du personnel navigant.

Les critères ont été réétudiés dans le cadre des directives reçues de l'état-major des Armées visant à assurer une instruction optimum des forces, en tenant compte de la mise en service de l'arme nucléaire tactique et des résultats insuffisants obtenus par les pilotes lors des dernières campagnes de tir.

La mise en œuvre de l'arme nucléaire tactique et les nécessités de la polyvalence des pilotes dans le combat air-sol ont conduit à réexaminer les conditions d'entraînement de ces pilotes. Environ 5 millions seront consacrés à la réalisation des matériels correspondants.

La Défense aérienne constituant une des missions essentielles de l'Armée de l'Air, il importe que tous les pilotes soient très entraînés dans ce domaine. Les allocations en missiles de combat air-air ont dû être réévaluées sans qu'elles atteignent toutefois les normes étrangères, britanniques notamment.

Il en est résulté un accroissement des besoins en cibles pour missiles portant sur 7,6 millions de francs. Ainsi dans l'ensemble, les autorisations de programme consacrées aux « Munitions d'entraînement pour aéronefs » sont passées de 44,5 millions de francs en 1972 à 61,3 millions de francs en 1973, soit une augmentation de 16,8 millions de francs (près de 38 %).

On notera en particulier le financement en 1973 de :

- une tranche supplémentaire de 25 missiles air-air Matra 530 ;
- la première tranche de série de 300 missiles air-air Magic.

e) *Matériels au sol* (chapitre 53-52).

La dotation 1973 de ce chapitre passe de 105 millions de francs (3^e loi-programme) à 115 millions de francs, soit une augmentation de 13,3 %. Cette progression est justifiée par la constatation de la situation.

L'extinction des matériels acquis au titre de l'aide américaine (P. A. M.), l'arrivée d'avions nouveaux coûteux en matériel spécialisés, la constatation de hausses réelles supérieures à celles retenues lors de l'élaboration de la troisième loi de programme militaire, ont conduit à une demande de crédits supplémentaires.

f) *Matériels de Télécommunications* (chapitre 53-71).

La majeure partie des dotations de ce chapitre est destinée à poursuivre la réalisation des grands programmes lancés depuis plusieurs années (Strida : 80,6 millions de francs « réseau Air 70 » : 55 millions de francs). Parmi les postes du programme de réalisations 1973, on notera : le remplacement des radars actuels de sitométrie, périmés, par de nouveaux radars d'altimétrie « Satrape » l'amélioration des liaisons sol-air de la défense aérienne, l'inscription d'un programme nouveau de liaisons tactiques pour la force aérienne tactique (F. A. T. A. C.).

Au total, les ressources de l'article 1^{er} s'élèvent à 380 millions de francs.

La dotation pour les rechanges des matériels de télécommunications (art. 2) passe de 131 à 143 millions de francs. La croissance des besoins nécessaires aux rechanges résulte en grande partie de l'existence de matériels anciens qui doivent être maintenus en service faute de crédits suffisants pour les renouveler, mais qui consomment d'autant plus de rechanges qu'ils vieillissent davantage.

La croissance des besoins réels par rapport aux prévisions du III^e Plan apparaît dans le tableau suivant :

DESIGNATION	1971	1972	1973
Troisième Plan militaire Air.....	103	111	117
Budget	123	131	143

g) *Matériels aériens* (chapitre 53-72).

Les principales opérations financières en 1973, à ce chapitre, sont les suivantes :

Opérations nouvelles.

Mirage F 1 : 1.200 millions de francs. Ces crédits serviront à commander une troisième tranche d'une vingtaine d'appareils, ainsi que le complément de V. R. D. (volants, rechanges et divers) de la deuxième tranche et le complément d'industrialisation lié à la troisième tranche. En outre, y est incluse une provision destinée à combler les hausses économiques sur les commandes passées : cette provision représente 7,5 % du reste à payer estimé au 1^{er} janvier 1973, soit 3.100 millions de francs.

Alphajet : 395 millions de francs permettront le lancement de l'industrialisation, le lancement d'approvisionnements moteurs à long cycle, la couverture des hausses économiques.

Jaguar : 152 millions de francs. Ces autorisations de programme constituent une provision pour couvrir les hausses économiques sur les commandes passées ou en préparation. Elles représentent 5,8 % du reste à payer prévu à la fin de 1972.

Mirage V F : 110 millions de francs.

Avions de surveillance électronique : 39 millions de francs.

Ces autorisations de programme sont destinées à couvrir l'achat et le chantier de transformation de l'avion et l'achat du complément des équipements, ainsi que des hausses économiques sur les commandes passées en 1972 (3,5 millions de francs).

Le coût total de l'opération (industrialisation et fabrication des équipements électroniques, achat et modification d'un avion, installation des équipements, essais en vol) est estimé, aux conditions économiques du 1^{er} janvier 1972, à 97 millions de francs.

Alouette III : 24 millions de francs : commande de quelques appareils.

Missile sol-air « Crotale » : 32 millions de francs permettront de commander le complément du premier escadron.

Opérations diverses : 19 millions de francs (S. A. 330 pour le GAM 56).

Rechanges.

Il convient de rappeler qu'en 1972 la dotation de ce chapitre en autorisations de programme s'était révélée nettement insuffisante.

La limitation, en 1973, à 884,7 millions de francs conduira à réduire le programme des mises en réparations au cours des prochaines années et risque d'entraîner une diminution du potentiel de l'Armée de l'Air.

h) *Infrastructure* (chapitres 54-61, 54-62).

Les autorisations de programme arrêtées à ce chapitre étaient, en 1972, d'un montant de 287,5 millions de francs, en augmentation de 23 % environ par rapport au budget 1971. Au budget 1973, il est possible de constater une progression de 11 %. Malgré son côté positif, cette dotation demeure toutefois trop modeste pour faire face à l'ensemble des besoins.

Les principales opérations retenues à ce chapitre se décomposent ainsi :

— dépenses permanentes (fonctionnement, matériels, conservation du domaine : 49 millions de francs ;

— regroupement et rénovation des bases aériennes : 100 millions de francs ;

— opérations liées à l'environnement opérationnel : 106 millions de francs, dont :

— protection bases F. N. S. et FATAC : 19,6 millions de francs ;

— mise en place matériels nouveaux (Jaguar) : 16,6 millions de francs.

— rénovation des installations électriques (réseaux opérationnels) : 15,4 millions de francs ;

— Plan Vauban : 14,2 millions de francs.

Au chapitre 54-62, 4 millions de francs permettront d'agrandir l'emprise territoriale de quelques bases : Istres, Bordeaux, Avord, Nîmes. Si la dotation de ce chapitre est en progression, elle reste encore insuffisante pour permettre à l'Armée de l'Air d'avoir une véritable politique foncière.

En résumé, le budget d'équipement de l'Armée de l'Air, tel que le traduit le titre V, reste une application de la loi-programme 1971-1975. Il a été indispensable d'ajuster les autorisations de programme et les crédits de paiement, qui avaient été inscrits pour 1973 pour tenir compte des hausses de prix, plus importantes que celles qui avaient été cependant prévues dans la loi-programme elle-même. Si le contenu physique et l'échéancier, établis selon les délais initiaux, avaient été maintenus intégralement, l'enveloppe nécessaire aurait été alors singulièrement augmentée. Il s'agit donc d'une fidélité en volume, mais non en valeur. La constitution de certains retards techniques et le réexamen des perspectives de réalisation du Plan ont entraîné des modifications. Malgré ces correctifs, le caractère le plus marquant du titre V reste sa continuité : il traduit cette année encore la volonté de voir poursuivre la réalisation de la loi-programme dont dépend la modernisation de nos matériels et de notre armement.

CONCLUSION

Le budget de la section « Air » sera marqué en 1973, comme les deux budgets précédents, par la poursuite de l'application ponctuelle de la troisième loi de programme militaire.

Il apporte incontestablement un certain nombre d'améliorations attendues et devrait être le gage d'un meilleur avenir pour l'Armée de l'Air. La politique d'effectifs qui résulte du III^e Plan entraînera une réduction moins sensible pour la prochaine année budgétaire. Certaines mesures catégorielles ont été retenues et apporteront pour les personnels des avantages non négligeables. On peut toutefois regretter que la prime de technicité pour certains sous-officiers spécialisés n'ait pas été retenue : elle eût pourtant incité certains d'entre eux, hautement spécialisés, à rester dans les cadres militaires.

Les crédits affectés aux dépenses en carburants et à l'entretien des matériels tiennent mieux compte des besoins. Un accroissement supérieur de ces affectations devra être retenu pour 1974. L'entretien des appareils toujours plus complexes entraînera des coûts plus élevés. Dans le domaine des équipements se rencontre la véritable difficulté. Là se trouve posé le problème de la capacité de nos forces aériennes. Le but du plan militaire reste de doter l'Armée de l'Air des appareils modernes lui permettant de remplir les missions qui lui sont confiées par notre politique de défense. Or les difficultés techniques, les hausses économiques, les retards font que les données de la loi-programme ne pourront être respectées. Si l'on veut éviter soit des glissements néfastes, soit des renoncements, la loi-programme doit être repensée.

M. le Ministre d'Etat chargé de la Défense nationale a du reste annoncé devant notre commission qu'un plan « Air » de quinze ans était à l'étude. Plan qui aurait pour objet de procurer à l'Armée de l'Air le potentiel qu'exigeront ses obligations à partir de 1985. Il convient de prendre rapidement des décisions et de renoncer à la tentation du « perfectionnisme » dans les études et la recherche qui présente le danger de voir une Armée de l'Air démunie d'appareils mais possédant une collection de prototypes merveilleusement sophistiqués : les délais de fabrication imposent

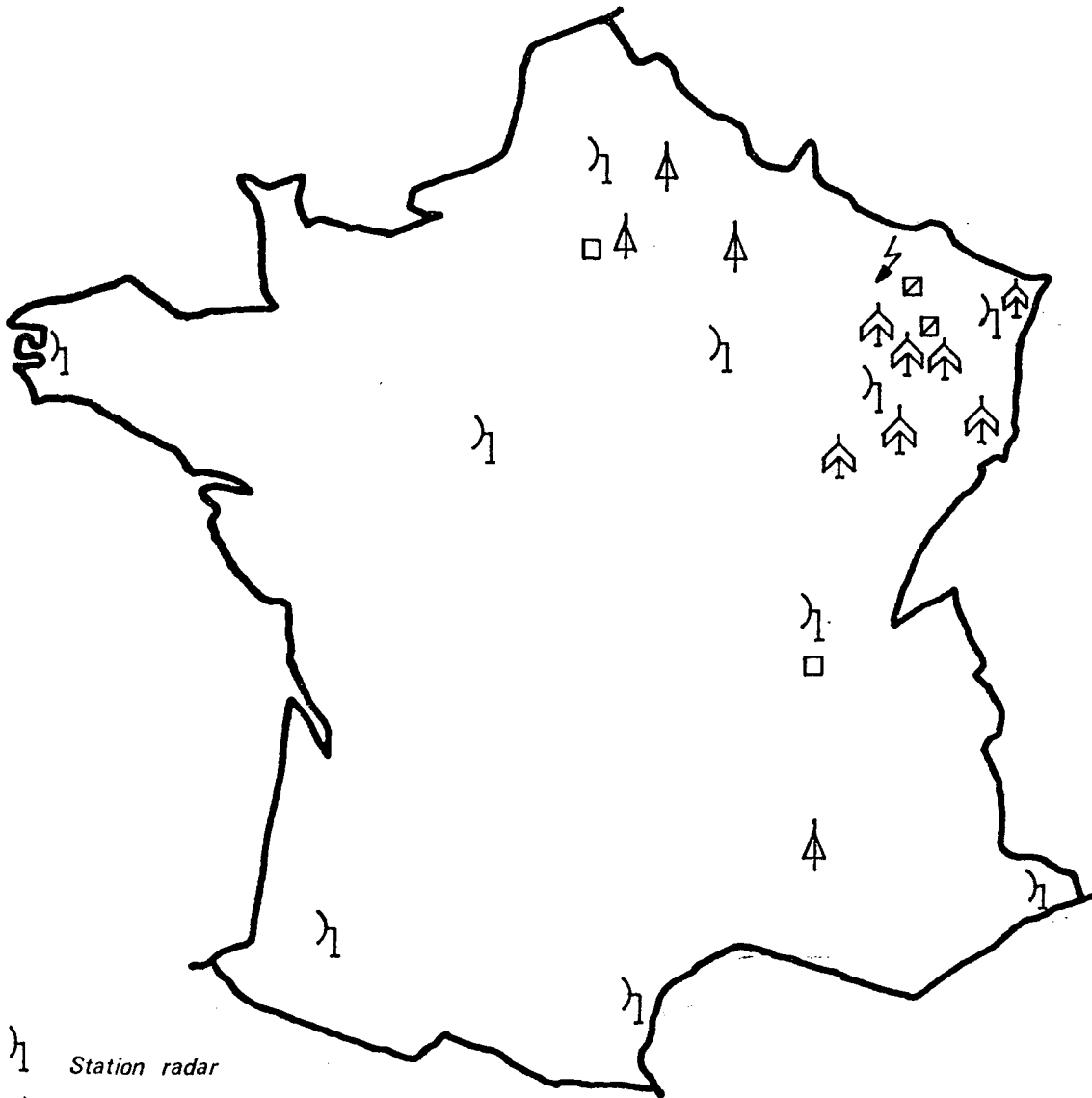
donc des choix immédiats. Il est certain que pendant ces quinze années les industries aéronautiques connaîtront des progrès importants. Mais le problème est identique pour toutes les Armées de l'Air du monde. Il est préférable d'assurer à des forces aériennes un niveau qualitatif et quantitatif certain, plutôt que de risquer par souci d'une technique avancée de ne disposer que de conceptions de pointe. Telle sera l'option fondamentale à l'instant du choix de l'avion de combat futur : nous connaissons déjà les critères d'efficacité qu'il devra réunir et ses impératifs d'action à la fois sur le théâtre européen et en Méditerranée. Pour répondre aux exigences de défense, cet appareil devrait être réalisé entre 1978 et 1980. Actuellement les unités de combat utilisent environ 460 appareils ; plus de la moitié d'entre eux sont hors d'âge ou déclassés (Mystère IV, Vautour, SMB/2, F 100 et seront retirés du service entre 1973 et 1978). L'entrée en vigueur d'un Plan à long terme « Air » s'impose donc. Il serait souhaitable que le Ministre d'Etat chargé de la Défense puisse venir devant notre commission dès le début de l'année 1973 en exposer les grandes lignes.







Pour l'étude prospective des besoins qu'il implique et les grandes orientations qu'il fixera à la politique des Forces aériennes, il devrait également apporter à l'Industrie aéronautique d'utiles éléments d'information pour la détermination de leurs programmes d'étude et de recherche à long terme. Une période de cinq ans est trop courte pour des réalisations dont les études et les fabrications couvrent une période beaucoup plus longue. Pour ne pas disperser les efforts et bien préparer les armées, organiser le recrutement et les carrières des personnels, les doter d'équipements modernes, il convient maintenant de fixer un plan à long terme réaliste et concret.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission donne un avis favorable à l'adoption sans modification des crédits de la Section « Air » du budget des Armées.

Sous-programme 22.

IMPLANTATION DES FORCES AERIENNES



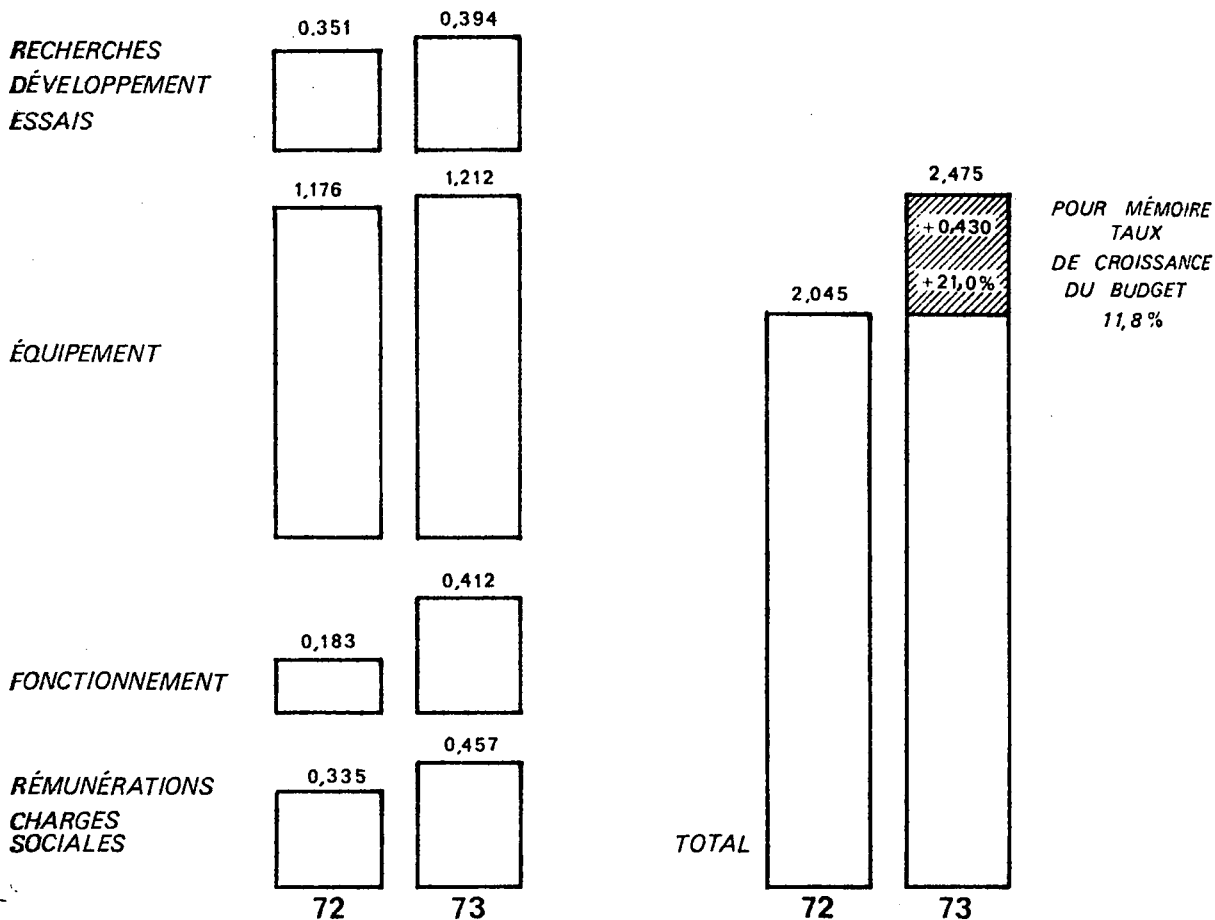
-  Station radar
-  Escadres d'avions tactiques (dont une partie apte également à l'interception)
-  Escadre d'intercepteurs
-  Centre d'opération de défense aérienne
-  PC tactique
-  Unité aérienne de guerre électronique

Sous-programme n° 22.

FORCES AERIENNES

Evolution des crédits 1972-1973 par catégories de coûts.

Milliards de francs courants



SOUS-PROGRAMME N° 22

Forces aériennes des forces de manœuvre.

Les objectifs du sous-programme.

Le sous-programme 22 « Forces aériennes » est constitué par les forces de défense aérienne de l'Armée de l'Air et par la Force aérienne tactique.

Le rôle de ces forces dans la défense est multiple.

Elles ont tout d'abord une mission de recherche du renseignement de façon à préciser et localiser la nature et l'ampleur de la menace adverse.

Elles doivent assurer la défense aérienne du territoire axée principalement sur la sûreté de nos moyens de riposte nucléaire. Cette mission se traduit par une surveillance permanente nécessaire pour l'information du gouvernement et l'alerte des forces, ainsi que par une capacité de réaction et de défense quasi-instantanées. La police du ciel en temps de paix fait également partie de cette mission.

Elles doivent être en mesure de participer à la bataille aéroterrestre par la reconnaissance, l'attaque et l'appui classiques ou nucléaires.

Elles sont enfin susceptibles d'intervenir outre-mer.

Les moyens mis en œuvre.

La défense aérienne constituée en un grand commandement de l'Armée de l'Air comporte des moyens de surveillance et de moyens d'interception.

Les moyens de détection et de contrôle sont organisés autour d'un centre d'opérations de défense aérienne (CODA) principal, et d'un CODA secondaire en cours d'achèvement. Dix stations radar en cours d'équipement avec le système automatique de transmissions et de traitement des données dit STRIDA constituent un maillage dont les informations sont exploitées par des centres de traitement interconnectés. Cet équipement est réalisé actuellement à 50 % et sera achevé en 1979. La mise en place de radars panoramiques modernes dans les stations sera terminée en 1973 tandis que commencera en 1976 la modernisation des radars d'altimétrie.

Les moyens aériens sont constitués par 4 escadres d'intercepteurs représentant environ 115 avions dont 45 Mirage III C. Le remplacement de ces matériels aériens déjà anciens par des intercepteurs Mirage F1 débutera en 1973. Parmi les 105 F1 qui doivent être commandés au cours du 3^e plan militaire, 70 environ seront livrés d'ici à la fin de 1975.

Les premières commandes de missiles air-air Magic destinés au combat aérien rapproché interviendront en 1973 et commenceront à être livrées en 1974. Ultérieurement ces missiles équiperont également certains appareils de la Force aérienne tactique.

La force aérienne tactique rassemble les moyens de l'Armée de l'Air destinés à participer à la bataille aéroterrestre. Elle constitue un grand commandement qui dispose d'un P. C. principal enterré et d'un P. C. secondaire mobile. Elle est organisée en 7 escadres représentant environ 245 avions de combat, dont 120 Mirage III E aptes également aux missions de défense aérienne et 45 Mirage III R de reconnaissance.

Une escadre de Mirage III E acquerra à partir de la fin de 1972 la capacité nucléaire tactique.

30 Mirage V s'ajouteront d'ici à la fin de 1973 aux appareils actuels. 50 Jaguar d'appui tactique et d'entraînement ont été commandés au titre du 2^e plan ; 110 doivent l'être au cours du 3^e plan ; ces appareils doivent remplacer les appareils de type ancien. La livraison en débutera fin 1972 ; 90 auront été livrés à la fin de 1975. L'une des escadres ainsi constituées aura la capacité nucléaire tactique en 1974. Ce sera également une unité de Jaguar qui assurera l'intervention outre-mer à partir de la fin 1975.

Un escadron de guerre électronique, composé actuellement de 8 Nord 2501, recevra en 1976 un DC 8 qui sera acheté en 1973.

Les missiles « Martel » antiradar seront livrés à partir de 1973. Une escadre de Mirage III E en sera équipée fin 1973 et un escadron de Jaguar ultérieurement.

Le sous-programme 22 comprend en outre les 9 bases aériennes sur lesquelles sont stationnées exclusivement des unités aériennes de ce sous-programme.

Traits caractéristiques de l'année 1973.

Le poids en pourcentage du sous-programme 22 par rapport au budget de la Défense nationale s'élève à 7,1 % en crédits et à 3,4 % en effectifs budgétaires.

Son taux d'accroissement est de 21 % soit sensiblement plus que celui du budget global. Cette évolution est avant toute chose consécutive au rattachement à ce sous-programme de bases aériennes, affectées en 1972 dans le programme « Forces d'usage général » ; elle marque par ailleurs l'effort nécessité par le renouvellement de certains types d'appareils vétustes ou dépassés.

Les axes d'effort caractéristiques de 1973 sont :

— la constitution des premières unités opérationnelles de Mirage V, Mirage F1 et Jaguar ;

— la poursuite de l'équipement du système automatique de transmissions et de traitement des données.

Les effectifs et les crédits rémunérations-charges sociales progressent sensiblement par rapport à 1972. Cette augmentation correspond à un changement intervenu dans la composition du sous-programme. En particulier, outre les dissolutions et créations d'unités et des modifications diverses consécutives à la déflation ou à des mesures nouvelles, 9 bases aériennes spécifiques de ces forces qui figuraient en 1972 dans le sous-programme 54 « Infrastructure régionale et territoriale » y ont été transférées cette année.

Les crédits de fonctionnement marquent un accroissement encore plus sensible, en premier lieu pour les raisons évoquées ci-dessus, mais aussi en raison de la ventilation en 1973 des crédits du chapitre 34-71 « Entretien et réparation des matériels aériens » qui se trouvaient en entier dans le programme majeur n° 8 en 1972. Les dépenses concernant les carburants ont par ailleurs augmenté pour correspondre de façon plus conforme aux activités aériennes prévues.

Les crédits recherche-développement-essais progressent approximativement au rythme du budget et corrigent les effets des hausses économiques sur les études et développement en cours.

Les crédits équipement s'accroissent peu : 3 %. Cet accroissement moindre est conjoncturel ; il est la conséquence de la diminution de certains coûts de fabrication mais aussi d'ajustements de crédits de paiement aux besoins réels consécutifs à l'évolution technique des programmes de fabrication en cours. Il n'affecte pas la réalisation des matériels majeurs prévus.

Autorisations de programme titre V - Troisième loi de programme.

(En millions de francs.)

	1971		1972		1973		1974		1975		TOTAL	
	Pro-grammé.	Voté.	Pro-grammé.	Voté.	Pro-grammé.	Voté.	Pro-grammé.	Voté.	Pro-grammé.	Voté.	Pro-grammé.	Voté.
Section commune...	4.739,5	4.732,8	6.032,8	5.751,8	6.281,2	6.496,5	6.688,5	»	6.902	»	30.644	»
Dont :												
F. N. S.	3.143,5	3.136,8	4.105,5	3.615	4.488	»	4.918	»	5.113	»	21.768	»
A. N. T.	560	560	658	658	583	»	533	»	429	»	2.763	»
Autres	1.036	»	1.269,3	1.478,8	1.210,2	»	1.237,5	»	1.360	»	6.113	»
Section Air.....	4.469	4.469	4.531	4.643	4.922	5.222,5	4.782	»	4.983	»	23.607	»
Dont :												
F. N. S.	320	320	363	363	349	»	362	»	384	»	1.778	»
Pourcentage D.N..	»	»	»	25,4	»	25,6	»	»	»	»	»	»
Variation	»	0	»	+ 112	»	+ 300,5	»	»	»	»	»	»
Section Terre.....	3.679	3.679,3	3.968	4.084	4.031	4.478,8	4.345	»	4.452	»	20.475	»
Pourcentage D.N..	»	»	»	22,3	»	21,5	»	»	»	»	»	»
Variation	»	+ 0,3	»	+ 116	»	+ 443,8	»	»	»	»	»	»
Section Mer.....	3.107,5	3.107,7	3.729,5	3.794,5	3.787	4.175,2	4.058	»	4.012	»	18.694	»
Dont :												
F. N. S.	1.070,5	1.070,5	869,5	869,5	849	»	970	»	830	»	4.580	»
Pourcentage D.N..	»	19,4	»	20,8	»	20,5	»	»	»	»	»	»
Variation	»	+ 0,2	»	+ 65	»	+ 388,2	+ 325,9	»	+ 325,9	»	+ 1.105,2	»
Total D.N.....	15.995	15.988,8	18.261,3	18.273,3	19.021,2	20.369	19.873,5	»	20.349	»	93.500	+ 1.565
Dont :												
F. N. S.	4.534	4.527,3	5.538	4.847,5	5.677	»	6.250	»	6.327	»	28.126	»
A. N. T.	560	560	658	658	583	»	533	»	429	»	2.763	»
Variation	»	- 6,2	»	+ 12	»	»	»	»	»	»	»	»