

N° 70

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

Annexe au procès-verbal de la séance du 17 novembre 1986.

A V I S

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées (1), sur le projet de loi de finances pour 1987,
ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VII

Défense

SECTION « AIR »

Par M. Albert VOILQUIN,

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de :* MM. Jean Lecanuet, *président* ; Yvon Bourges, Pierre Matraja, Michel d'Aillières, Emile Didier, *vice-présidents* ; Jean Garcia, Jacques Genton, Michel Alloncle, Guy Cabanel, *secrétaires* ; MM. Paul Alduy, Jean-Pierre Bayle, Jean-Michel Baylet, Jean-Luc Bécart, Jean Bénard Mousseaux, Noël Berrier, André Betten-court, Michel Caldaguès, Auguste Cazalet, Jean Chamant, Jean-Paul Chambriard, Jacques Chaumont, Michel Chauty, Charles-Henri de Cossé-Brissac, Michel Crucis, André Delelis, Claude Estier, Maurice Faure, Louis de la Forest, Gérard Gaud, Philippe de Gaulle, Michel Giraud, Jacques Go'lliet, Mme Nicole de Hauteclocque, MM. Marcel Henry, Louis Jung, Bastien Leccia, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Louis Longequeue, Philippe Madrelle, Pierre Merli, Daniel Millaud, Claude Mont, Jean Natali, Charles Ornano, Paul d'Ornano, Robert Pontillon, Roger Poudonson, Paul Robert, Emile Tricon, Xavier de Villepin, Albert Voilquin.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (8^e législ.) : 363 et annexes, 395 (annexes nos 38 et 39), 398 (tome IV) et T.A. 43.

Sénat : 66 et 67 (annexes nos 44 et 45) (1986-1987).

Lois de finances. — *Armée de l'Air - Défense nationale.*

SOMMAIRE

	Pages
PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS	5
LE TITRE III	8
1. — Contenu financier	8
2. — Les personnels	9
3. — L'activité aérienne	12
4. — L'entretien programmé	12
5. — Le fonctionnement	13
LE TITRE V	14
1. — Contenu financier	14
2. — Études - Recherches et prototypes	16
3. — Les fabrications	17
4. — Infrastructure	19

Mesdames, Messieurs,

Depuis 40 ans la dissuasion nucléaire préserve notre pays de la guerre et au demeurant cette situation nous conduirait volontiers à relâcher notre effort de défense. Mais la menace est latente, les oppositions idéologiques, la course aux armements nucléaires, le déséquilibre des armements conventionnels et chimiques doivent nous tenir éveillés. Tout récemment les discussions entre dirigeants américains et soviétiques ont mis en lumière la fragilité de notre position en EUROPE.

Par-ci, par-là, éclatent des conflits locaux qui, bien souvent, ne sont que l'émergence des rivalités des deux blocs. Par ses accords de défense la FRANCE se trouve couramment au premier rang des interventions extérieures.

Le projet de loi de programmation militaire qui sera prochainement soumis à votre discussion, rappelle que « la FRANCE doit disposer des moyens de préserver son indépendance et de protéger l'intégrité de son territoire ainsi que ses intérêts vitaux, en particulier en EUROPE ». En outre ses forces doivent permettre d'intervenir là où sa souveraineté, ses intérêts, ses lignes de ravitaillement, ses engagements sont menacés.

Dans ce dispositif l'Armée de l'air a sa place, et le projet de loi rappelle la nécessité pour elle de disposer de 450 avions de combat en ligne, les forces aériennes devant être capables d'intervenir dès les premières heures d'un conflit ; il souligne également la menace aérienne à basse altitude et la nécessité de se doter des moyens d'y faire face. L'Armée de l'air doit pouvoir également contribuer à la mobilité des forces armées et pour ce faire disposer d'une flotte d'une centaine d'avions de transport. On le voit l'arme aérienne est un élément essentiel de notre système de défense et de plus en plus un facteur déterminant grâce à sa rapidité de réaction, sa souplesse d'emploi et sa puissance de feu. La menace aérienne adverse est énorme ; l'Armée de l'air étant la première engagée elle constitue également le premier objectif ; sa capacité de réaction conditionnera la suite des opérations. Les

moyens dont elle dispose ont été acquis au prix de l'effort de tous, c'est un outil qu'il s'agit de conserver en état, qu'il faut moderniser, adapter à la menace. Nul n'en disconvient, et le consensus que revêt la future loi de programmation militaire en est le témoignage.

En 1983 aussi la loi de programmation en reconnaissait la nécessité, mais les intentions ne se sont pas concrétisées et aujourd'hui c'est un effort de redressement qui doit être accompli. L'Armée de l'air, essentiellement une arme technique, a beaucoup souffert de cette pénurie budgétaire qui a imposé des reports, des étalements, des abattements dans la plupart de ses programmes d'équipement.

Ce budget 87 qui sera la première annuité de la prochaine programmation doit être un budget d'avenir, mais aussi un budget qui permettra de retrouver le rythme normal de renouvellement des matériels.

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS

Le projet de budget 87 réserve à la Section AIR 35. 725 millions de francs de crédit de paiement ce qui représente une augmentation en francs courants de 7,15 % par rapport à 1986. Rappelons que l'ensemble du budget de la Défense — déduction faite des pensions — croît de 6,85 % (169,2 milliards contre 158,35).

Alors qu'en 1986 la part des crédits AIR dans l'ensemble du budget de la Défense était de 21,05 %, en 1987 cette part est portée à 21,11 %. Cette légère progression n'atteint pas néanmoins le pourcentage de 21,96 % prévu par la loi de programmation pour les années 86-88 si tant est que celle-ci puisse encore servir de référence. Le redressement que marque ce projet de budget, pour salubre qu'il est dans ses intentions, ne permet pas toutefois de combler l'important retard accumulé ces dernières années. En outre les chiffres sont trompeurs car ils incluent les dotations correspondant à des charges supplémentaires : la part MARINE du développement de l'avion de combat tactique et les investissements exceptionnels au profit des centres d'essai aéronautiques de la DGA. Déduction faite de ces dotations particulières l'accroissement des crédits de paiement ne représente plus que 6,4 % au lieu de 7,15 %.

S'agissant des autorisations de programme du titre V, celles-ci progressent pour la Section AIR de 34,1 % passant de 22 425 millions en 1986 à 30 081 millions en 1987 — tandis que pour l'ensemble du budget de la Défense cet accroissement se situe à 20 %.

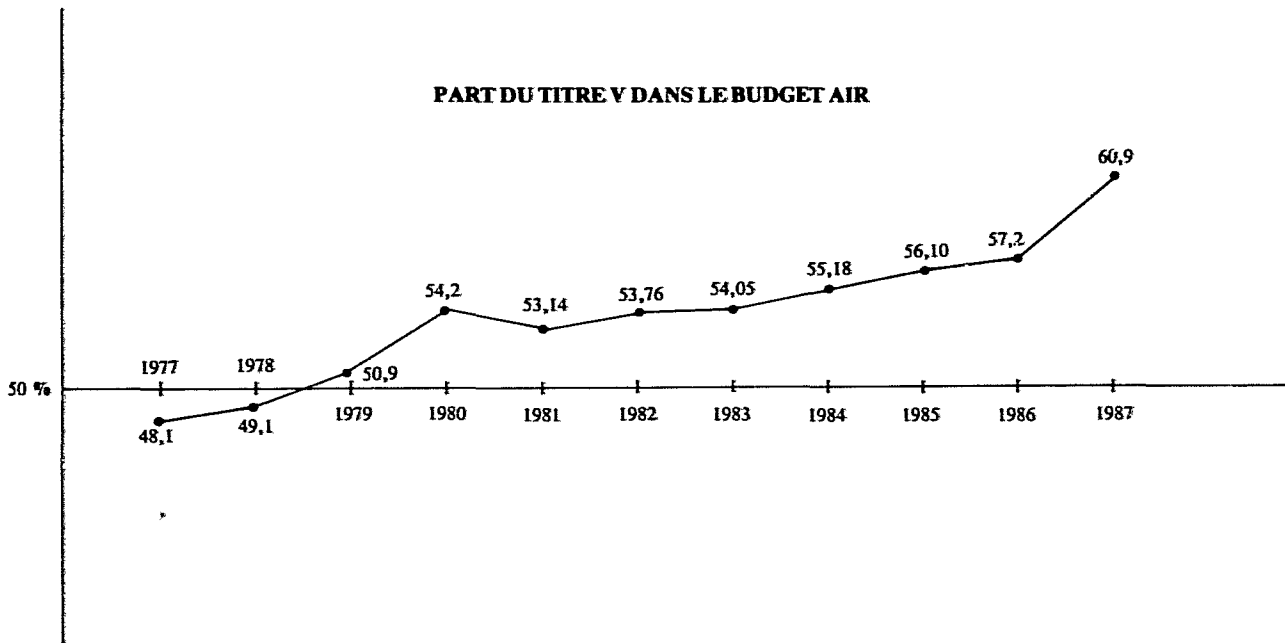
Cette volonté évidente du Gouvernement de chercher à retrouver un équilibre dans l'équipement de l'Armée de l'air doit toutefois être nuancée par les réserves qui marquent les deux programmes majeurs que sont le système de détection aéroporté et l'avion de combat futur qui à eux deux représentent 6 300 MF d'autorisations de programme, soit environ 20 % du total. Quant aux crédits de paiement du titre V ils progressent de 14 % (12,7 % si l'on retire les crédits particuliers correspondant aux charges supplémentaires évoquées ci-dessus) et s'ils augmentent considérablement par rapport à l'année 1986, ils restent néanmoins inférieurs d'environ 1 500 MF au montant actualisé attendu dans le cadre de la programmation 84-88.

En MF

	Autorisations de programme			Crédits de paiement		
	1986	1987	Variation en %	1986	1987	Variation en %
Titre III	1 824	1 824	0	14 254,1	13 972	- 2
Titre V	22 425	30 081	+ 34,14	19 085	21 753	+ 14
Total	24 249	31 905	+ 31,57	33 339,1	35 725	+ 7,15

Il convient de souligner également que, une nouvelle fois cette année, l'Armée de l'air poursuit son effort en faveur de l'équipement, la part du titre V dans la section AIR passant de 57,2 % à 60,9 %.

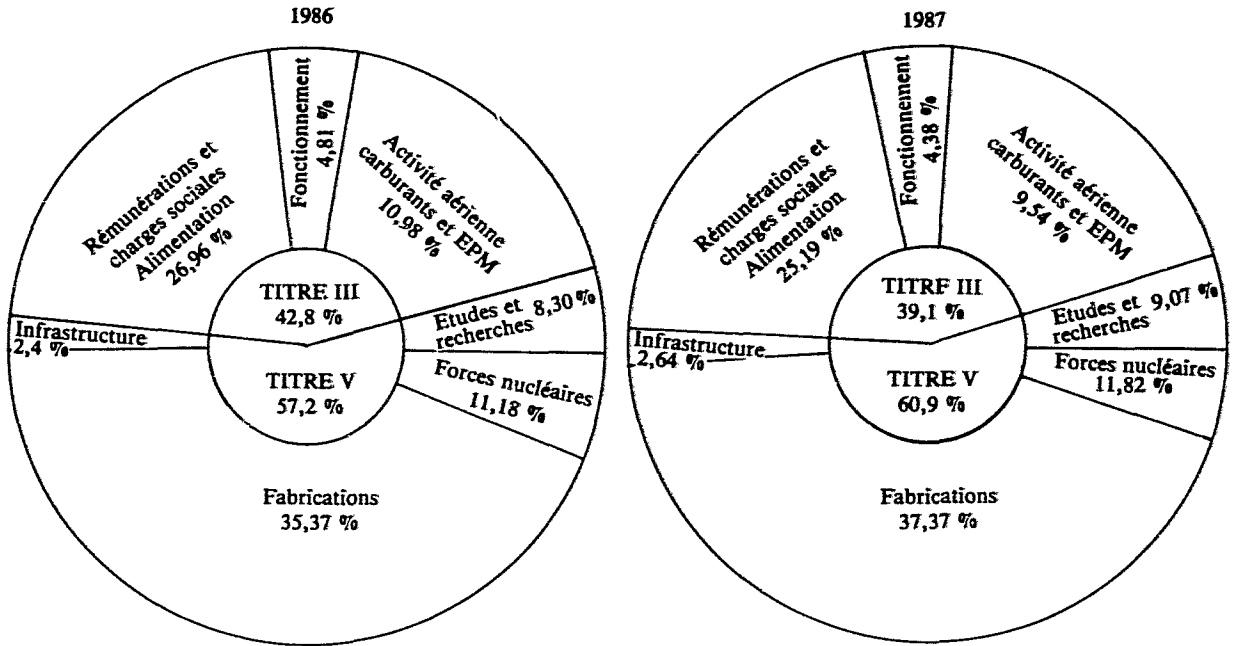
PART DU TITRE V DANS LE BUDGET AIR



Le titre V augmente en effet de 14 % tandis que le titre III marque une réduction de 2 %.

Cette volonté de doter l'Armée de l'air d'équipements conformes à ses besoins imposera une gestion rigoureuse des crédits de fonctionnement. Les efforts qui seront ainsi imposés aux Bases et aux services ne seront acceptables qu'à la condition du maintien des cours des carburants.

La répartition des crédits de paiement pour 1986 et 1987 figure dans les schémas ci-dessous.



Ces tableaux confirment donc l'accroissement de la part consacrée aux recherches et fabrications, au détriment du titre III. L'importance relative des rémunérations et charges sociales diminue, notamment en raison de la déflation des personnels qui se poursuit et s'amplifie.

La très légère hausse de la part attribuée à l'infrastructure permettra de reprendre le programme de durcissement qui avait été quasiment interrompu en 1986.

Globalement ce projet de budget qui sera le premier de la future loi de programmation est logiquement tourné vers l'avenir. Il implique des économies drastiques, voire des sacrifices, dans la vie quotidienne des personnels dès lors que l'activité opérationnelle se doit d'être maintenue au niveau minimum déjà atteint.

LE TITRE III

1^o) Contenu financier

Le contenu financier du titre III de la Section AIR pour 1987 est présenté par chapitres budgétaires dans le tableau ci-après :

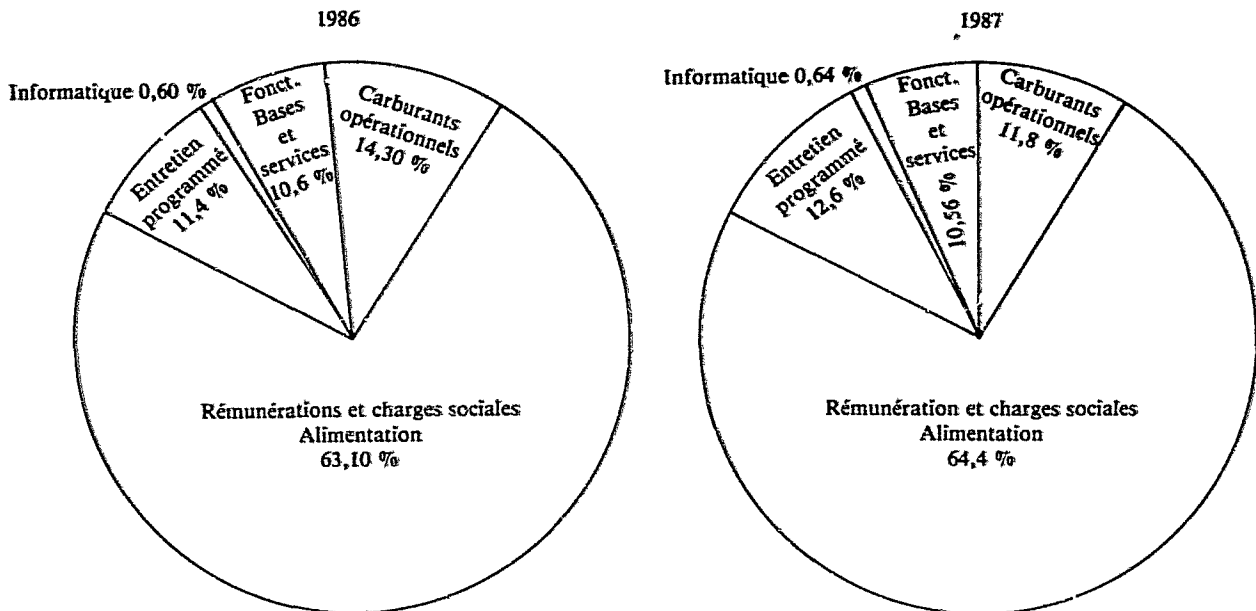
En MF

Chapitres budgétaires	1986	1987	Variations en pourcentage
Crédits de paiement			
31.12 - Soldes et indemnités	7 587,3	7 581,94	— 0,07 %
33.11 et 33.12 - Cotisations - prestations sociales	912,34	922,04	+ 1 %
34.11 - Alimentation	489,2	494,88	+ 1,15 %
34.12 - Fonctionnement (bases et services) ... (sans carburants 34.12-90)	1 517,9	1 476,51	— 2,73 %
34.13 (ancien) - Carburants et fluides	2 035,55	1 644,84	— 19,2 %
34.14 - Entretien programmé	1 625,96	1 762,74	+ 8,4 %
34.15 - Informatique	85,8	89,03	+ 3,8 %
	14 254,1	13 972	— 2 %
Autorisations de programme			
34.14 - Entretien programmé des matériels ...	1 824	1 824	0

La dotation du Titre III est en baisse de 2 % en francs courants par rapport à 1986. En matière de rémunérations la stabilisation de la valeur du point d'indice et le faible montant des crédits pour les mesures catégorielles sont psychologiquement défavorables et ne seront supportables que dans la mesure où la hausse des prix sera faible. Globalement le chapitre des soldes et indemnités est en baisse en raison d'une déflation de cadres supplémentaire à celle prévue par la loi. Cette déflation des effectifs imposera des charges supplémentaires aux personnels en place sans pour autant qu'ils puissent en espérer des compensations financières. En 1987, l'activité aérienne sera du même ordre qu'en 1986 si les bases de calcul retenues pour les prix des carburants opérationnels se confirment.

Les dotations destinées au fonctionnement des bases et des services, établies sur le principe du maintien du pouvoir d'achat de 1986, nécessiteront une gestion stricte, ne permettant pas de relâchement des contraintes déjà imposées.

La ventilation des crédits de paiement en pourcentage apparaît dans les graphiques suivants :



La baisse de la part réservée aux carburants y est considérable, une fluctuation importante des cours pourrait avoir des conséquences graves pour le maintien en condition opérationnelle des forces. La légère hausse de la part prise par l'entretien programmé n'est que justice car les ressources allouées ces dernières années n'ont pas permis de faire face à l'augmentation des coûts dans ce domaine. La dotation attribuée au fonctionnement des bases et des services est en réduction de 2,7 % en raison de la déflation des effectifs et de la baisse des tarifs des produits pétroliers. Elle ne permettra pas d'améliorer les conditions de vie et de travail des personnels qui se sont dégradées au cours des années passées (chauffage — transport — téléphone...).

2°) Les personnels

Alors que la déflation en militaires du rang était achevée en 1985 conformément au plan retenu dans le cadre de la loi de programmation, en 1987 non seulement la réduction de la population des cadres va se poursuivre mais se trouvera accentuée par la suppression de 229 postes supplémentaires. Ce sont donc 836 postes de cadres qui disparaîtront au titre de la déflation programmée.

La réduction de 5 500 emplois militaires prévue dans la loi arrivera ainsi pratiquement à son terme :

- 1 074 en 1984,
- 2 064 en 1985,
- 560 en 1986,
- 836 en 1987.

L'Armée de l'air sera alors passée d'un effectif de 100 225 hommes en 1983 à 95 004 en 1987.

Après les mesures de resserrement et les restructurations qui ont accompagné la fermeture de quatre bases en 1984, la poursuite de cet effort ne va pas sans poser des difficultés d'adéquation des effectifs à la mission qui, elle, n'a, non seulement pas diminué mais bien souvent a augmenté. C'est ainsi qu'au cours des dernières années elle a absorbé la mise sur pied des FAS, les charges de protection au sol et la défense antiaérienne de ses points sensibles, précédemment assurées par l'Armée de Terre. Certaines catégories de personnels engagés directement dans la mise en oeuvre, le soutien et la sécurité des unités aériennes ont des horaires de travail qui dépassent largement les normes autorisées par la réglementation actuelle.

En outre, contrairement aux autres armées, l'arrêt de la déflation en appelés, décidée par le Ministre de la Défense en 1986, n'aura pas profité à l'Armée de l'air qui, dans ce domaine, avait atteint le seuil fixé dès 1985. La suppression en grand nombre de postes de militaires du rang, a occasionné un transfert des charges vers les jeunes sous-officiers contribuant à dévaluer leurs tâches et leurs fonctions. L'actuelle phase de déflation est souvent durement ressentie, en outre elle apparaît inopportune dès lors qu'à brève échéance la mise en service de moyens nouveaux (systèmes de défense sol-air, système de détection aéroporté, système de transmission ASTARTE) imposera la création de 1 600 postes supplémentaires.

La répartition par catégories de personnel et l'évolution de la population de l'Armée de l'air de 1986 à 1987 figure dans le tableau ci-après :

	1986		1987		Variation
Officiers	7 277		7 212		
Active		7 187		7 122	— 65
Appelés		90		90	
Sous-officiers	44 024		43 489		
Active		41 967		41 534	— 433
Contrat PDL		190		90	— 100
Appelés		1 867		1 865	— 2
Militaires du rang	44 677		44 303		
Active		7 045		6 793	— 252
Contrat PDL		3 135		3 027	— 108
Appelés		34 497		34 483	— 14
Total « Air »	95 978		95 004		— 974

Les réductions d'effectifs imposent des surcharges de travail. En outre, un incontestable ralentissement des carrières engendré par les difficultés de reclassement des anciens rendent la gestion des personnels plus délicate et pourrait décevoir les plus jeunes. Cette situation ne peut avoir qu'une influence négative sur le recrutement dont il importe pourtant de sauvegarder la qualité afin de conserver à l'Armée de l'air sa valeur technique.

— Militaires du rang

Depuis 1985 cette population est désormais numériquement stable.

— Volontaires service long :

Le nombre moyen des VSL, pour 1986, est de 5 650, soit 15,5 % du contingent. En 1987, ce nombre sera légèrement diminué afin de le limiter aux droits financés au budget soit 15 % de l'effectif. Le volontariat service long outre-mer est très satisfaisant ; il y avait en juillet 1986 1 200 postes ouverts à ce titre, ce volume sera maintenu.

— Volontaires féminines :

Les postes offerts aux VF ont été doublés en 1984 et maintenus depuis à ce niveau, soit environ 140 postes. Actuellement le nombre

des recrutées est de 155. Ce recrutement s'effectue en fonction des spécialités qui intéressent l'Armée de l'air. Il constitue une ressource appréciable, les postulantes offrant généralement une grande motivation et s'efforçant par la suite de souscrire un engagement.

— Mesures catégorielles

Leur coût global est limité à 11,6 MF, elles représentent outre le maintien en valeur absolue du nombre d'échelles III et d'échelles IV, essentiellement des améliorations d'indemnités de spécialités très particulières (officiers de tir SSBS — spécialistes du déminage et de travaux dangereux).

3°) L'activité aérienne

La réalisation des 400 000 heures de vol par l'ensemble de l'Armée de l'air et une activité de 180 heures par pilote de combat et par an sont les objectifs prioritaires afin de maintenir la technicité des équipages et leur qualification opérationnelle au niveau requis. Ceci suppose la reconduction en 1987 des volumes de carburant fixés pour 1986 ; malgré une réduction de 19,2 % des crédits de ce chapitre (— 391 MF) celle-ci sera assurée sous réserve que les hypothèses de tarifs retenues pour le calcul des dotations se réalisent. Les paramètres pris en compte (20 dollars le baril — le dollar à 7,50 fr) constituent à ce jour une hypothèse pessimiste qui, souhaitons-le, ne sera pas remise en cause en cours d'année par une flambée des cours.

4°) L'entretien programmé

Les autorisations de programme sont maintenues au niveau des années précédentes, à savoir 1 824 millions. En revanche, les crédits de paiement augmentent nettement (+8,4 %) bien qu'inférieurs de 50 millions aux besoins exprimés par l'Armée de l'air. Cet effort s'avèrerait particulièrement nécessaire en raison de l'insuffisance des dotations des dernières années qui ne permettaient pas de compenser l'augmentation du coût de la main-d'œuvre, laquelle entre pour environ 80 % dans les dépenses d'entretien programmées du titre III.

Parallèlement, l'Armée de l'air avait pris un certain nombre de mesures qui, pour la plupart, ont désormais atteint leur limite, afin de réduire le coût de l'entretien de ses matériels :

— prise en charge par l'Armée de l'air de certains travaux jusque là confiés à l'industrie,

- transferts de compétence de l'industrie vers les ateliers industriels de l'aéronautique et de ces ateliers vers l'Armée de l'air,
- entretien modulaire des moteurs,
- optimisation des opérations de maintenance.

En dépit de ces dispositions certains programmes de révision de matériels ont dû être réduits et certains travaux étalés dans le temps.

L'activité aérienne constitue un tout cohérent, il ne servirait à rien de disposer des personnels et des carburants pour assurer les missions si l'entretien des matériels devait en souffrir. La dotation affectée à ce chapitre en 1987 doit être considéré comme une étape vers un retour à une situation normale.

5°) Le fonctionnement

Les crédits affectés au fonctionnement des bases et des services, y compris ceux consacrés à l'informatique se limitent à 1 565,6 millions, en baisse de 2,4 % par rapport à l'année 1986. Si l'on exclut les économies escomptées du fait de la déflation des personnels et de la baisse des cours des carburants cela représente une augmentation de 2 %, soit l'équivalent de l'inflation prévue pour 1987. Cela veut dire que le pouvoir d'achat des bases, sérieusement érodé dans les années antérieures, sera maintenu au niveau atteint.

Il faut souligner que des efforts très importants ont déjà été réalisés pour réduire la consommation des produits pétroliers. Les consommations de carburants routiers et de combustibles de chauffage, exprimées en tonnes équivalent pétrole, ont diminué respectivement de 29 % et de 45 % entre 1973 et 1985. Ces économies n'ont pu être réalisées sans une dégradation très sensible des conditions de vie et de travail des personnels. Au cours des dernières années, le pouvoir d'achat de l'Armée de l'air a sensiblement diminué ; de 1983 à 1986 alors que les prix du PiBm croissaient de 18,5 % les dotations consacrées au fonctionnement n'augmentaient que de 6,3 %. D'ores et déjà il s'avère que les crédits de fonctionnement pour 1986 seront insuffisants en raison des dépenses supplémentaires occasionnées par les actions extérieures. Il importe de compenser ce déficit par un collectif en fin d'année 1986 afin de ne pas reporter sur 1987 des charges qui viendraient compliquer encore la gestion.

TITRE V

1°) Contenu financier

Le tableau suivant permet une comparaison par chapitre des budgets 86 et 87 :

En MF

Numéro des chapitres et nature des dépenses	Autorisations de programme			Crédits de paiement		
	1986	1987	Variation en pour- centage	1986	1987	Variation en pour- centage
51.71 - Etudes recherches et prototypes	2 725	5 390	+ 97,8	2 766	3 242	+ 17,2
52.71 - Equipement technique et industriel	720	646	— 10,3	371	499	+ 34,5
53.41 - Fabrications matériel commissariat	404	441	+ 9,2	372	418	+ 12,4
53.72 - Fabrications matériels aériens (Art. 11 à 42)	12 032	14 150	+ 17,6	11 049	11 902	+ 7,7
53.72 - Forces nucléaires (Art. 60 et 70)	5 755	4 461	— 22,5	3 728	4 225	+ 13,3
53.73 - Grands programmes nouveaux (SDA)	—	4 000	—	—	525	—
54.61 - Infrastructures	789	993	+ 25,8	799	942	+ 17,9
Total Titres V.	22 425	30 081	+ 34,1	19 085	21 753	+ 14

Les autorisations de programme du titre « V » s'élèvent à 30 081 millions, en hausse de 34,1 % par rapport à 1986 alors que l'ensemble des autorisations de programme du budget de la défense n'augmentent que de 20 %.

Les crédits de paiement se montent à 21 753 millions avec une progression de 14 %.

La hausse de 1987 a deux causes :

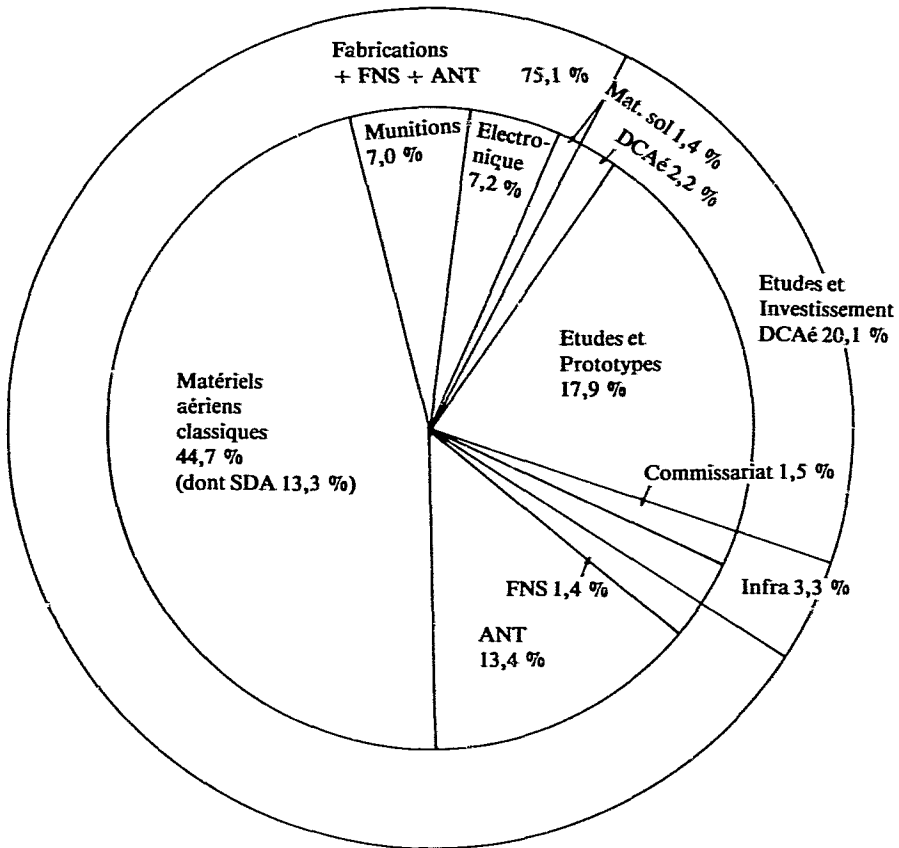
— la stagnation des autorisations de programme à un peu plus de 22 milliards pendant 3 ans (1984- 85- 86),

— et surtout la prise en compte dans le projet de budget 87 des provisions nécessaires au lancement de la réalisation du Système de détection aéroporté (4 000 MF) et au lancement des développements de l'avion de combat tactique (2 300 MF).

Certes le Conseil des Ministres a adopté le principe de réalisation de ces deux programmes mais il n'en demeure pas moins que tant que la loi de programmation ne sera pas adoptée et que les matériels ne seront pas définis avec précision des hypothèques pèseront sur ces autorisations « mises entre parenthèses ». Il est certain que privé de ces 6 300 MF le budget de la section AIR serait un très mauvais budget. Par ailleurs, avec la dérive des coûts des études et des fabrications de matériels aéronautiques l'augmentation des crédits de paiement de 1987 ne permet d'augmenter le pouvoir d'achat de l'Armée de l'air que d'environ 10 %.

En outre, le déficit total des crédits de paiement du titre V de l'Armée de l'air par rapport à la loi de programmation 84-88 s'élève à environ 5 milliards de 1984 à 1987 inclus. Les objectifs de l'ancienne loi ne peuvent donc pas être tous respectés et cela conduit l'Armée de l'air à définir des priorités et à retarder certains programmes.

Répartition des autorisations de programme :



L'une des principales caractéristiques de ce titre V est le doublement des autorisations de programme concernant les études et les développements. Ces derniers seront essentiellement orientés vers l'avion de combat tactique.

Le système de détection aéroporté représente le tiers des A.P. consacrées à la réalisation des matériels aériens classiques. Le complément permettra notamment la commande de 23 MIRAGE 2000 DA ce qui portera à 35 (comme en 1986) le nombre d'avions de combat qu'il est prévu de commander (23 MIRAGE 2000 DA et 12 MIRAGE 2000 N).

Enfin, l'augmentation des crédits d'infrastructure permettra de reprendre le programme de durcissement des bases, presque interrompu en 1986.

2°) Études — Recherches et prototypes

Le montant des autorisations de programme de ce chapitre est pratiquement doublé puisqu'il s'élève à 5 390 MF contre 2 725 en 1986 tandis que les crédits de paiement enregistrent un accroissement de 17,2 %. Les études menées en amont des développements sont orientées pour l'essentiel vers l'avion de combat futur, les armements air-air et air-sol et les radars de défense aérienne de nouvelle génération. L'avion expérimental « RAFALE » qui vole depuis le mois de juin n'est qu'un démonstrateur. L'avion de combat qui en sera dérivé pour être l'avion de base de l'Armée de l'air à partir de 1998 sera profondément différent tant dans sa structure, que dans sa motorisation. Le système de navigation et d'attaque, pour en faire un avion polyvalent, les contre-mesures, et les armements doivent encore progresser durant le stade de développement de l'appareil. Destiné à remplacer en un premier temps les MIRAGE III et les JAGUAR, cet avion aurait dû entrer en service en 1995. L'Armée de l'air est contrainte de retarder les premières livraisons de trois ans, en 1998 au lieu de 1995, en raison du montant des ressources de la section AIR et des montants ultérieurs prévisibles. Il pourrait également répondre au besoin de la MARINE pour le remplacement des CRUSADER. Cette échéance de 1995 est très lourde pour l'Armée de l'air puisque, outre l'avion de combat, elle doit également envisager le remplacement des TRANSALL de la première génération. A priori, ce programme devrait connaître un glissement de l'ordre de 8 ans afin de permettre d'une part les financements nécessaires mais aussi de viser un développement en coopération.

3°) Les fabrications

Le chapitre 53.72 qui regroupe l'ensemble des fabrications touchant aux matériels aériens et à leur environnement — exception faite du programme majeur réservé qu'est le système de détection aéroporté — est doté de 18 611 millions d'AP, en hausse de 4,6 %, et de 16 127 millions de CP, soit une majoration de 9 %. En y ajoutant les radars aéroportés, l'ensemble des fabrications représente 75,1 % des AP et 76,5 % des CP du titre V.

— *Forces nucléaires*

Les ressources allouées aux forces nucléaires représentent 4 461 millions de francs d'autorisation de programme, en réduction de 22,5 %, tandis que les crédits de paiement d'un montant de 4 225 millions croissent de 13,3 %. Ces ressources permettront la poursuite normale des programmes nucléaires stratégiques avec la livraison des cinq derniers MIRAGE IV P et la remotorisation de trois C 135. Ce programme de modernisation de la composante aérienne arrivera ainsi à son terme en 1988 avec la livraison du dernier C 135 remotorisé.

Dans le domaine nucléaire tactique 12 MIRAGE 2000 N seront commandés ce qui est conforme à la programmation 84/88. Cependant, l'étalement dans le temps des livraisons, décidé en 1985, doit être maintenu, de même d'ailleurs que pour les M 2000 de Défense aérienne.

— *Matériels aériens de série*

Les dotations affectées à l'équipement des forces en matériels dits « classiques », à l'exclusion du système de détection aéroporté qui fait l'objet d'un chapitre particulier, sont de 14 150 millions de francs d'AP en hausse de 17,6 % et de 11 902 millions de francs de CP (+7,7 %).

Elles permettront la commande de :

- 23 MIRAGE 2000 DA,
- 6 hélicoptères légers « ÉCUREUIL »,
- 7 avions cargos légers.

Avec les 12 MIRAGE 2000 N ce sont donc 35 avions de combat qui seront commandés en 1987, en conformité avec la loi de programmation. Il faut toutefois souligner que le maintien en ligne de 450 avions implique une commande annuelle de 33 appareils et que le

passif des dernières années ramène la moyenne à 26 appareils pour la période 82/87. Le glissement qui en résulte pour les livraisons, auquel il faut ajouter le retard annoncé de 3 ans pour la mise en service de l'ACT contraindra l'Armée de l'air à prolonger la durée de vie de sa flotte. Celle-ci non seulement y perdra en fiabilité mais également en efficacité.

Pour le transport aérien le besoin affiché d'une centaine d'appareils en ligne ne pourra être satisfait. Le retrait du service en 1986 du NORD 2501 après 32 ans d'activité, l'arrivée en limite de vie d'une cinquantaine de TRANSALL de la première génération vers 1995, le recul jusqu'en 2003 des premières livraisons de l'avion de transport futur ne constituent pas la promesse qu'un tel objectif sera tenu. Il y va de l'intérêt non seulement de l'Armée de l'air, mais aussi des Armées qui ont recours au COTAM pour assurer leur mobilité.

Afin d'économiser le potentiel des TRANSALL, utilisés à un taux supérieur à l'activité prévue et dans des conditions d'emploi plus contraignantes dans les actions extérieures, le parc du COTAM sera complété par environ 25 avions cargos de faible tonnage dont les premiers seront commandés en 1987. L'acquisition sur étagère d'un tel avion dont le choix devrait intervenir rapidement permettra au TRANSALL de vieillir plus lentement. En l'an 2000 les premiers TRANSALL auront 32 ans, tout juste l'âge des NORD 2501 aujourd'hui. La commande en 1987 des 7 premiers cargos légers ne constitue qu'un palliatif ; elle est inscrite au projet de budget pour 700 millions d'AP et 175 millions de CP.

— *Système de détection aéroporté*

L'inscription au projet de budget de la réalisation d'un système de détection aéroporté a amené la création d'un chapitre budgétaire particulier doté en 1987 de 4 milliards de francs d'autorisations de programme et 525 millions de crédits de paiement.

Cohérent du système d'armes du MIRAGE 2000, ce matériel fera franchir un pas important dans le changement de nature de la Défense aérienne. Son besoin répond à trois préoccupations que sont la surveillance du territoire national, des approches maritimes et la conduite d'opérations notamment lors des actions extérieures.

A ce jour, un seul matériel semble répondre à nos exigences dans ces trois domaines ; d'autres systèmes sont en concurrence, certains

font encore l'objet d'expérimentations, il reste non seulement à comparer les coûts mais surtout les performances et les possibilités d'acquisition. A force de tergiversations, la tentation du système économique risquerait à terme de coûter beaucoup plus cher, d'être moins efficace et d'entrer en service beaucoup plus tard. Aussi une décision urgente s'impose-t-elle.

— *Armement et munitions*

Les articles 15, 31, 32 et 34 relatifs à l'armement et aux munitions sont dotés globalement de 2 411 millions d'AP et de 2 090 millions de CP en hausse respectivement de 6,2 % et 8,5 %.

Ces ressources ne permettent pas, toutefois, de satisfaire l'ensemble des besoins, et pour les commandes, la loi de programmation 84-88 ne sera honorée en 1987 qu'à hauteur de 42 % pour les missiles air-air et 75 % pour les missiles sol-air. Les restrictions porteront essentiellement sur les programmes de fabrication de missiles MAGIC 2 et « sol-air très courte portée » qui connaissent par ailleurs quelques retards dans leur mise au point. Le besoin en armement moderne demeure néanmoins pressant.

4°) **Infrastructure**

Le programme de protection des moyens AIR qui avait été pratiquement interrompu en 1986 en raison des contraintes budgétaires va pouvoir reprendre grâce à une augmentation des dotations affectées à ce poste. Ainsi en 1987, 43 ouvrages seront commandés contre seulement 5 en 1986. Cependant le montant des CP prévus pour ce programme en 1987 est inférieur de 16 % au montant alloué en 1985.

Les autres programmes d'infrastructure destinés à l'amélioration et à l'entretien du parc immobilier bénéficient d'un accroissement de 13 % des allocations de CP.

CONCLUSION

De l'analyse de ce projet de budget se dégage la volonté de doter l'Armée de l'air des moyens d'accomplir sa mission, même si certaines ressources sont allouées trop tardivement et comportent encore des insuffisances et des interrogations. Inverser la tendance est difficile lorsque, des années durant, les décisions nécessaires n'ont pas été prises, ou que les ressources n'ont pas suivi les promesses. Plusieurs années, et plus d'une loi de programmation, seront nécessaires pour atteindre des objectifs que des reports successifs ont rendu moins accessibles.

La vulnérabilité de notre pays aux menaces en basse altitude ne date pas d'aujourd'hui. L'acquisition d'un *système de détection aéroporté* reportée jusqu'ici, s'impose désormais dans les meilleurs délais compte tenu de l'apport irremplaçable qu'il présente pour la sauvegarde des forces nucléaires stratégiques et des autres forces armées, la conduite des crises outre-mer, et pour disposer des moyens de notre indépendance. Certes le système est onéreux, et à la seule solution satisfaisante sont opposées des formules plus abordables, à l'efficacité douteuse, qui risqueraient de nous conduire vers des surcoûts excessifs, et une fausse sécurité, plus dangereuse encore que l'absence de détection.

L'Armée de l'air dispose actuellement de 450 avions de combat en ligne, ce nombre constituant un minimum admissible. Les conséquences des insuffisances budgétaires au moment opportun conduisent inéluctablement à une décroissance significative de cette flotte d'ici à l'an 2000. En outre, l'essentiel des avions d'appui constitué de JAGUAR et de MIRAGE III, qui auront plus de 20 ans en 1995, seront dépassés par l'évolution qualitative permanente des forces du pacte de VARSOVIE. C'est dire que la décision de développer l'avion de combat futur s'impose rapidement afin de ne pas aller au-delà des trois années de retard qu'il va subir pour sa mise en service.

La situation du transport aérien est encore moins réjouissante. Sans parler de l'appareil de transport à long rayon d'action, dont le besoin existe depuis des décennies, et qui fait défaut à chaque interven-

tion extérieure, il convient de s'interroger sur l'état de la flotte de transport tactique à l'horizon 2003, à l'arrivée de l'avion de transport futur, alors que les premiers TRANSALL auront 35 ans d'âge.

Ces sujets de préoccupation sur les programmes majeurs devront trouver des réponses dans la discussion sur la loi de programmation militaire.

Au-delà des matériels aériens et de leur indispensable environnement il y a les hommes qui les mettent en oeuvre, et si ce projet de loi de finances privilégie l'investissement il suppose un effort supplémentaire de la part des personnels. La prudence conseille de ne pas aller trop loin dans la réduction des effectifs dès lors que les charges ne suivent pas la même évolution. Il ne faut pas que ces personnels militaires, qui n'ont pas les mêmes possibilités d'expression que leurs homologues civils, aient le sentiment de faire les frais d'une politique dont ils ne sont pas responsables. Pour cela, il faut se garder de ne pas réduire exagérément le titre III et en particulier le chapitre du fonctionnement qui a déjà fait l'objet de sévères économies. Il ne servirait à rien de disposer des meilleurs matériels si les hommes qui les servent, en trop faible nombre, n'ont pas les qualités et l'entraînement nécessaires et de plus sont confrontés à l'inconfort et au souci matériel. Il n'en demeure pas moins que ce budget porte en lui les germes d'un redressement qui devra trouver son prolongement dans la loi de programmation militaire 1987-1991 qui sera prochainement soumise à votre jugement.

*

* *

Au demeurant, votre commission donne un avis favorable à l'approbation de l'ensemble du budget de la Défense pour 1987.