

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 25 novembre 1969.

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 1970, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME V

DEFENSE NATIONALE

Section Air.

Par M. Pierre-Christian TAITTINGER,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. André Monteil, *président* ; Raymond Boin, Jean Péridier, Pierre de Chevigny, *vice-présidents* ; Jean de Lachomette, Georges Repiquet, M. le général Antoine Béthouart, *secrétaires* ; Edmond Barrachin, Maurice Bayrou, Jean Bène, Charles Bosson, Serge Boucheny, Marcel Boulangé, Louis Brives, Roger Carcassonne, Maurice Carrier, Léon Chambaretaud, Jacques Duclos, Baptiste Dufeu, Pierre Giraud, Robert Gravier, Raymond Guyot, Louis Jung, Alfred Kieffer, Emmanuel Lartigue, Guy de La Vasselais, Jean Lecanuet, Jean Legaret, Marcel Lemaire, Jean Lhospied, Ladislas du Luart, Louis Martin, Michel Maurice-Bokanowski, Gaston Monnerville, Roger Morève, André Morice, Léon Motais de Narbonne, Dominique Pado, Henri Parisot, Vincent Rotinat, Abel Sempé, Edouard Soldani, Pierre-Christian Taittinger, Jacques Vassor, Michel Yver.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 822 et annexes, 835 (tomes I à III et annexes 41, 42 et 43), 839 (tome IV) et In-8° 150.

Sénat : 55 et 56 (tomes I, II, III et IV, annexes 32 et 33) (1969-1970).

Lois de finances. — Armées - Aviation.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de budget de la section Air du budget militaire soumis à notre examen, le sixième dans le cadre de la loi-programme 1965-1970, se caractérise par les observations suivantes :

I. — Le titre III, malgré une augmentation apparente de 5,4 %, implique une compression sévère des dépenses de fonctionnement qui ont subi des hausses importantes depuis le mois de mai 1968. L'exécution des missions confiées à l'Armée de l'Air sera rendue plus difficile, la gestion des services plus délicate ; il semble qu'un palier ici serait atteint, dont le franchissement entraînerait des conséquences préjudiciables.

II. — Au titre V, on constate des réductions d'autorisations de programme, en particulier dans le domaine des études, de l'infrastructure et des fabrications de série. De nombreuses réalisations, dont le retard est envisagé, ont un impact direct sur la valeur opérationnelle de l'Armée de l'Air. Pour garantir l'avenir, il faudra, dès l'année prochaine, renverser la tendance actuelle et remplacer un budget d'attente par un budget de mouvement.

III. — Il convient de noter toutefois que les dotations du titre V restent supérieures aux crédits du titre III et que la rupture d'équilibre constatée dans le budget des Armées en faveur des dépenses de fonctionnement ne se rencontre pas dans le cadre du budget de l'Air. Cette orientation devrait être accentuée dans l'avenir par l'augmentation régulière des dotations du titre V, non par les diminutions de crédit du titre III.

IV. — Les avis et les recommandations formulées par notre commission au cours de ces dernières années concernant l'avenir de l'Armée de l'Air, les problèmes des personnels et de l'équipement, gardent la même valeur.

V. — Le projet de budget de la section Air, pour 1970, marqué par la conjoncture économique et financière, est placé sous le signe de la reconduction des crédits. Il conduit à limiter très étroitement le pouvoir d'achat de l'Armée de l'Air.

Avant d'analyser les différents chapitres de ce budget, il est nécessaire de le situer d'abord dans le budget total des Armées et, d'autre part, d'examiner son évolution par rapport au budget 1969.

Présentation du budget Air.

Le projet de budget des Armées pour 1970 prévoit l'attribution des crédits suivants (en millions de francs) :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
Titre III	908,9	14.111,9
Titre V	14.050	13.076
Totaux	14.958,9	27.188

La part de la section Air dans le budget des Armées est la suivante :

	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS DE PAIEMENT		
	Armées.	Air.	Pourcentage Air.	Armées.	Air.	Pourcentage Air.
Titre III	900,9	404,5	44,5	14.111,9	2.630,9	18,6
Titre V	14.050	3.978,5	28,3	13.076	3.410	26,07
Total	14.958,9	4.383	29,3	27.188	6.040,9	22,2

Evolution par rapport au budget 1969.

L'évolution du budget par rapport à 1969 est donnée dans le tableau suivant :

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME				CREDITS DE PAIEMENT			
	1969 (Loi de finances).	1970	Différence.		1969 (Loi de finances).	1970	Différence.	
			M. F.	%			M. F.	%
Titre III	387	404,5	17,5	4,5	2.496,9	2.630,9	134	5,4
Titre V	3.467	3.978,5	511,5	14,75	3.150,1	3.410	206,1	8
Total	3.854,0	4.383,0	529	13,7	5.647,0	6.040,9	303,9	7,0

1° CRÉDITS DE PAIEMENT

a) Le titre III Air (2.630,9 millions de francs) représente 18,6 % du titre III des Armées. Il est en accroissement de 134 millions, soit 5,4 % ;

b) Le titre V Air (3.410 millions de francs) représente 26,07 % du titre V des Armées, soit sensiblement la même proportion qu'en 1969.

2° AUTORISATIONS DE PROGRAMME

a) Au titre III, l'inscription d'une somme de 404,5 millions, en faible augmentation par rapport à 1969, ne permet pas d'envisager la réalisation d'un programme normal d'entretien et de réparations ;

b) Au titre V, les crédits s'élèvent à 3.978 millions, soit 28,3 % des autorisations de programme des Armées. Cette dotation est en augmentation de 14,75 % par rapport à 1969, mais en diminution sensible par rapport aux besoins évalués au début d'avril.

Les augmentations de crédits par rapport à l'exercice précédent couvrent à peu près les hausses de prix, mais elles doivent également couvrir en trésorerie les dépenses Outre-Mer, la campagne du Pacifique, les conséquences de la dévaluation et du passage du service militaire à douze mois, ce qui souligne l'étroitesse de ce projet de budget.

Analyse du titre III.

Les chiffres inscrits au titre III pour l'année 1970, comparés à ceux de 1969, se présentent ainsi :

CATEGORIES DE DEPENSES	BUDGET 1969.	MESURES acquises.	MESURES nouvelles.	PROJET de budget 1970.
Personnel (rémunération, entretien, charges sociales)	1.689,7	47,3	13,7	1.750,7
Carburants	279,4	»	35,0	314,4
Entretien des matériels	356,5	— 29,2	55,9	383,2
Entretien du domaine	54,2	»	2,1	56,3
Divers (instruction, loyers, transports, fonctionnement, téléphone)	117,1	+ 0,1	9,1	126,3
Total	2.496,9	18,2	115,8	2.630,9

1° PROBLÈMES DES PERSONNELS

a) Le budget 1970 maintient les effectifs au niveau de 1969. Or, sur le budget 1969, des abattements importants d'effectifs avaient été opérés : 94 officiers, 581 sous-officiers et personnels militaires féminins de l'Armée de l'Air ; 1.990 hommes de rang, ramenant les effectifs budgétaires de l'Armée de l'Air à 105.935 hommes contre 108.599 en 1968 et 123.945 en 1964.

Or, l'évolution technique de l'Armée de l'Air (création de la force nucléaire stratégique et son environnement, développement des systèmes de détection et de transmission, entrée en service du Transall, etc.) conduit à un accroissement des besoins en personnel de très haute qualité.

Les réductions de 1969 sont donc maintenues pour un corps en pleine expansion, ce qui risquerait d'entraîner dans un avenir proche la révision des missions confiées à l'Armée de l'Air.

L'évolution moderne des armements et la stratégie qui en découle confèrent à l'Armée de l'Air une place capitale dans le budget de la Défense nationale. Il convient d'envisager rapidement un certain accroissement des effectifs, en particulier le nombre des sous-officiers hautement qualifiés et faire en sorte que ces derniers aient des traitements identiques à ceux qu'ils peuvent escompter dans d'autres secteurs de l'économie nationale.

L'incessant progrès du matériel aérien ne peut autoriser une dégradation de la qualité des personnels. A quoi servirait de détenir des appareils de haute performance si le personnel chargé de les piloter et de les entretenir n'avait plus la qualification suffisante.

b) Mesures catégorielles :

— reconduction pour 1970, au profit des militaires, des mesures prises en 1969 en faveur des fonctionnaires des catégories C et D. Même reconduction pour les personnels civils des mêmes catégories ;

— tranche de rattrapage de trois points réels pour les sous-officiers (on ne peut que regretter l'insuffisance de cet effort, le décalage reste encore trop important) ;

— augmentation de 6 % du taux de l'indemnité pour charges militaires à compter du 1^{er} janvier 1970 ;

c) Le plan de réaménagement de la pyramide du corps des officiers, inscrit en 1969, se poursuit en 1970 ; la création de 301 postes d'officiers subalternes n'entraînera aucune incidence budgétaire.

d) Le nouveau statut des Personnels militaires féminins de l'Armée de l'Air rend nécessaire le remodelage de la pyramide du personnel, entamée en 1969 ; cette opération se continue en 1970, mais alors que l'Armée de l'Air demandait un pourcentage d'échelle IV de 25 %, le chiffre actuel est de 21 %.

e) Les crédits prévus pour l'entretien du personnel (frais de déplacements, alimentation, fournitures d'énergie, masse d'entretien) étaient déjà insuffisants en 1969. L'augmentation prévue pour 1970 ne permet pas de redresser une situation alarmante, elle correspond seulement à la hausse des prix.

2° MESURES PROPRES AUX MATÉRIELS

a) *Carburants* :

Le chapitre 34-41 est en augmentation de 35 millions de francs dont 10 pour le Centre d'expérimentation du Pacifique ; les stocks spéciaux, dont l'utilité, même en temps de paix, a été démontrée pendant les événements de mai 1968, vont être entamés à la fin de 1969. La situation sera encore plus tendue en 1970. Les crédits du chapitre Carburants sont en effet insuffisants pour assurer l'instruction et l'entraînement du personnel d'une part, et pour permettre à l'Armée de l'Air de faire face aux charges qui lui sont imposées d'autre part : Tchad, entraînement des stagiaires étrangers ou de la Marine. Les compensations offertes pour ces différents postes sont en effet sans rapport avec le coût réel. Ce chapitre se trouvera devant un déficit de l'ordre de 30 millions de francs.

b) *Entretien des matériels* :

Le tableau suivant montre l'évolution des crédits pour le seul entretien du matériel assuré par la Direction technique des constructions aéronautiques (budgets votés) :

	1965	1966	1967	1968	1969	1970 (projet).
Autorisations de programme..	210	286,5	294	365	387	404,5
Crédits de paiement.....	194,5	220,7	254	310	335,6	359,5
Titre III. — Crédits de paiement (pourcentage)	9,02	9,8	10,7	12,4	13,4	13,7

Ce chapitre prend dans le titre III une importance justifiée par les nécessités de l'efficacité et de la sécurité du matériel aérien. L'augmentation des salaires dans l'industrie aéronautique correspond sensiblement à celle du chapitre (6,7 %). Les crédits d'entretien du matériel géré par la Direction centrale des matériels de l'Armée de l'Air progressent légèrement plus vite.

3° ENTRETIEN DU DOMAINE

L'augmentation du chapitre 35-61 (3,9 %) est absolument insuffisante si l'on tient compte de l'état de vétusté des immeubles.

La dotation de 1970 ne pourra pas enrayer le processus de dégradation du patrimoine de l'Armée de l'Air qui atteint un rythme alarmant. Il risque de remettre en cause l'efficacité opérationnelle des matériels et la sécurité des personnels.

4° DIVERS (Instruction, loyers, transports, fonctionnement, téléphone et transmissions.)

Les chapitres correspondant progressent de 7,8 %. Ils assurent l'environnement des forces opérationnelles. L'accroissement de la dotation est justifiée par la faiblesse de la progression de 1969 par rapport à 1968 (2,5 %), par l'accroissement des taxes d'atterrissage, par le fonctionnement de la base S. S. B. S., par l'augmentation des dépenses de gestion automatisée.

Analyse du titre V.

1° EVOLUTION DES CRÉDITS INSCRITS AU PROJET DE BUDGET 1970

a) Crédits de paiement.

CHAPITRES	CREDITS DE PAIEMENT		
	Budget 1969.	Schéma directeur 1969.	Projet budget 1970.
51-71 Etudes et prototypes.....	709,5	760	753
52-71 Investissements techniques et industriels.	138	139	135
53-41 Matériels D. C. C. A.....	75,5	80	79
53-51 Armement et munitions.....	329,6	125	127
53-52 Matériels au sol.....	110	82	82
53-71 Série : Télécommunications	73,5	373	367
53-72 Série : Matériels aériens.....	1.500	1.565,4	1.625
54-61 Infrastructure : travaux et installations...	214	249	239
54-62 Acquisitions immobilières	»	»	3
Totaux	3.150,1	3.373,4	3.410

On peut remarquer que les crédits de paiement sont en progression par rapport à 1969, mais le taux de couverture des autorisations de programme par les crédits de paiement reste insuffisant. Il est impératif de poursuivre l'action entreprise pour que le décalage ne s'accroisse.

b) *Autorisations de programme.*

CHAPITRES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME		
	Budget 1969.	Schéma directeur 1969.	Projet budget 1970.
51-71 Etudes et prototypes.....	686	840	784
52-71 Investissements techniques et industriels.	130	142,5	130
53-41 Matériels D. C. C. A.....	70	84	80
53-51 Armement et munitions.....	124	120	124
53-52 Matériels au sol.....	69	83	79
53-71 Série : Télécommunications	413	430	415
53-72 Série : Matériels aériens.....	1.800	2.417	2.171,5
54-61 Infrastructure : travaux et installations...	195	220	195 »
54-62 Acquisitions immobilières	»	»	»
Totaux	3.467	4.336,5	3.978,5

La dotation du titre V en autorisations de programme augmente par rapport à 1969 de façon sensible : + 14,75.

Ces variations sont relativement importantes sur les chapitres suivants :

- Etudes et prototypes : + 118 ;
- Série matériels aériens : + 371,5.

2° ANALYSE DES PRINCIPAUX CHAPITRES

a) *Etudes et prototypes.*

La dotation 1970 (784 millions de francs en autorisations de programme) est inférieure de 7 % aux besoins exprimés en avril 1969.

Les postes les plus importants sont ceux qui correspondent aux grands programmes de l'Armée de l'Air en liaison avec l'industrie aéronautique : Mirage G et G 4, Mirage F 1, moteurs M 53 et Larzac, avion école franco-allemand.

Les crédits (autorisations de programme) consacrés à ces études seront approximativement les suivants :

	(En millions de francs.)
— études générales.....	149
— études d'améliorations sur avions en service.....	37
— poursuite des études de réacteurs :	
— M, 53.....	95
— Larzac.....	25
— poursuite des études et essais d'avions :	
— Mirage G.....	10
— biréacteur à géométrie variable expérimentale....	95
— Mirage F 1.....	95
— Jaguar	56
— avion école franco-allemand.....	15
— études d'engins Air-Air et Air-Sol.....	62
— hélicoptères	35
— études de matériels et télécommunications.....	110
	784

Le programme « RAGEL ».

Le but de ce programme est de doter l'Armée de l'Air d'un avion à hautes performances, capable d'effectuer des missions de reconnaissance, d'attaque et de guerre électronique lointaines.

Différentes solutions ont fait l'objet d'études lancées depuis le début de 1968, après l'abandon du projet franco-britannique d'avion à géométrie variable. Parmi elles ont été envisagées le G 4, équipé de deux réacteurs SNECMA M 53 de 8,5 t de poussée unitaire ; le G 3, propulsé par un réacteur Pratt et Whitney T F 306 de 10,3 t de poussée unitaire.

L'échéancier des paiements couvrant l'ensemble du démarrage de l'opération « RAGEL » fait ressortir un impact raisonnable de ce programme sur le troisième plan militaire.

Les moteurs.

Ces études devraient permettre à notre pays de disposer de moteurs compétitifs sur le plan international ; en particulier le moteur Larzac destiné à équiper le futur avion-école et des bimoteurs de liaison. Le moteur M. 53, destiné au futur avion à hautes performances de l'armée de l'air.

Les engins.

Les autorisations de programme de 1970 sont destinées à poursuivre l'étude du missile Matra Super 530 (missile Air-Air d'interception) et le développement des équipements ainsi qu'à lancer les premières fabrications prototypes. Elles permettent également la commande des missiles prototypes Air-Air de combat rapproché qui doivent sortir en 1974. L'étude du missile Air-Sol antiradar (A. S. 37 Martel) commencée en 1965 continue dans le cadre de la coopération franco-britannique. Les autorisations de programme de 1970 faciliteront les mises au point.

b) *Matériel du Commissariat de l'Air.*

Dans ce domaine, les hausses de prix ont été très sensibles. Elles dépassent toujours 10 %, en particulier pour l'informatique et les matériels spécialisés. La dotation budgétaire est en augmentation de 12,5 % pour les autorisations de programme mais elle ne croît que de 4,5 % pour les crédits de paiement.

c) *Matériels au sol.*

Il s'agit essentiellement ici de couvrir le remplacement des matériels existants. Pour les véhicules d'usage général un effort très réel de réduction a été opéré. La progression des crédits concerne presque exclusivement les véhicules techniques et le matériel de sécurité.

d) *Télécommunications.*

Le maintien des autorisations de programme du chapitre 53-71 est nécessaire pour ne pas compromettre de façon presque définitive les efforts acceptés dans le domaine des matériels Telec. Réseau Air et Strida sont les postes les plus importants.

e) *Matériels aériens : fabrication.*

La dotation 1970 s'élève à 2.171,5 millions de francs en autorisations de programme ainsi ventilées :

- 1.586,5 pour les matériels de série ;
- 585 pour les rechanges.

Les postes essentiels sont les suivants :

- complément de la dotation d'autorisations de programme du F I pour permettre le financement d'un simulateur de vol ;
- poursuite du programme de refonte Vautour et Super-Mystère permettant de maintenir les appareils en service jusqu'en 1974 ;
- avion de surveillance électronique ;
- financement du programme Jaguar.

La dotation 1970 conduit l'Armée de l'Air à limiter à 71 le nombre de Jaguar de la deuxième tranche alors que les besoins complémentaires s'élevaient à 100 aux termes du protocole franco-britannique de 1965.

L'Armée de l'Air devra apprécier en 1970 le poids de la dévaluation sur ses programmes réalisés en coopération. La situation est, à cet égard, exceptionnelle au sein des Armées. Il n'a pas encore été possible d'en tenir compte dans la répartition des autorisations de programme. Estimée à 20 millions de francs pour le chapitre 51-71 (études) cette insuffisance s'élève à 230 millions de francs pour les matériels de série — 60 à 80 millions pour le Transall — 140 à 160 millions de francs pour le Jaguar, indépendamment des hausses indirectes liées à l'accroissement du coût des matières premières en provenance de l'étranger. Les crédits de paiement sont en augmentation importante par rapport à 1969 et au projet d'avril 1969, la dévaluation a été prise en compte pour 106 millions de francs, mais le fait que les autorisations de programme n'ont pas été ouvertes, réduit actuellement la portée de cette mesure.

f) *Infrastructure.*

La gestion de ce chapitre devient particulièrement difficile.

Dans le cadre de l'action conjoncturelle il a fait l'objet de mesures très sévères.

Au début de 1970, 50 millions de francs d'autorisations de programme 1969 resteront bloqués et versés au fonds d'action conjoncturelle. Ce montant représente 25 % de la dotation.

Pour 1970 les autorisations de programme inscrites au chapitre 54-61 sont en réduction de 5 % par rapport à 1969. L'étroite limitation des possibilités offertes à l'infrastructure de l'Armée de l'Air va nécessairement conduire à redéfinir les priorités et à remettre en cause certains programmes ayant une influence directe sur la valeur opérationnelle des unités.

Après avoir procédé à l'examen critique du projet de budget qui nous est soumis il apparaît intéressant de rappeler les objectifs que la deuxième loi-programme avait fixé à l'Armée de l'Air, et de dresser le bilan de la situation présente.

La deuxième loi-programme prévoyait :

- l'achèvement du premier système d'armes stratégiques ;
- la mise en service progressive du second (27 puis 50 missiles S. S. B. S.) ;
- la revalorisation de l'environnement électronique de la F. N. S. ;
- la modernisation des forces de manœuvre (construction de 120 Mirage III) ;
- la mise en service de l'avion-école d'appui tactique ECAT, 40 en 1970 ;
- l'étude et le lancement d'un avion à décollage vertical à hautes performances apparaissant en unités fin 1970 ;
- la mise en service de missiles de défense Sol-Air et de missiles offensifs Sol-Sol (S. S. B. T.) ;
- la rénovation d'une partie des unités de transport aérien militaire en les équipant du Transall construit à 50 exemplaires.

Devait s'ajouter également, après la suppression de nombreuses bases africaines, le besoin d'avions de transport à long rayon d'action et à forte capacité pour la mise en place et le soutien de nos forces d'intervention.

Bien que le volume budgétaire en trésorerie initialement approuvé par le Parlement ait été de 700 millions de francs, l'Armée de l'Air n'a pu obtenir les matériels prévus, en raison, d'une part des hausses de prix intervenues, d'autre part des retards subis par certains programmes, enfin de quelques aban-

dons décidés pour des motifs techniques. Le bilan peut se résumer ainsi :

Si les Mirage IV et l'environnement de la F. N. S. ont été réalisés :

— un retard de deux ans et demi sera apporté au programme des engins S. S. B. S. ;

— à la suite de diverses difficultés, l'avion à hautes performances dont l'Armée de l'Air a besoin, prévu initialement pour fin 1970, n'apparaîtra qu'après 1975 ;

— la série des Mirage III a été réduite de 25 exemplaires dans le cadre de la loi de programme ;

— le lancement des Mirage F 1, prévu seulement au cours de la troisième loi-programme ne permettra pas de pallier de façon entièrement satisfaisante la diminution du nombre des escadrons de combat ;

— l'annulation du programme Ecat et son remplacement par le lancement avec les Britanniques du Jaguar, plus compliqué et plus cher que l'Ecat, entraînera un retard de plus de deux ans et une prévision insuffisante de commandes limitées à 150 appareils ;

— les missiles Sol-Air et Sol-Sol ont été annulés sans aucun remplacement ;

— la production du Transall a subi un étalement qui se traduira, à la fin de 1970, par 10 avions de moins sur 50 ;

— l'achat d'avions de transport lourd à long rayon d'action a été écarté ;

— enfin, les ressources allouées au programme d'automatisation de la défense aérienne (Strida) ont dû être réduites de 30 %, la réalisation de cet ensemble ne sera achevée qu'en 1975.

On constate que, sans tenir compte des programmes annulés, l'armée de l'air n'aura reçu fin 1970 qu'un peu plus des deux tiers de l'ensemble prévu par la deuxième loi-cadre.

Il est utile à ce stade de rappeler alors les missions qui sont confiées à nos forces aériennes.

Dans le cadre général des orientations de notre système militaire, l'Armée de l'Air doit :

— mettre en œuvre les éléments de la F. N. S., aujourd'hui les Mirage IV, auxquels s'ajouteront dans un proche avenir les S. S. B. S. ;

— mettre en œuvre une défense aérienne capable d'évaluer la menace, d'assurer la protection du territoire national et une sûreté suffisante à la F. N. S., ainsi qu'aux autres forces armées, afin de préserver la liberté de leur emploi ;

— être à même d'agir au-delà de nos frontières contre tout assaillant possible ;

— contribuer enfin à la protection de nos intérêts nationaux Outre-Mer et intervenir sous de très courts délais, avec les avions de transport adaptés et des appareils de combat là où ce peut être nécessaire.

Ces objectifs posent le problème des moyens.

Pour répondre à ces exigences, quel est l'état actuel de nos forces aériennes ?

Les forces aériennes stratégiques se composent de trois escadres de bombardement, chacune de trois escadrons de Mirage IV, porteurs de bombes, et d'un escadron de ravitailleurs en vol ;

Deux corps aériens tactiques, dont la principale mission est d'appuyer les cinq divisions de force de manœuvre, commandant dix-sept escadrons de reconnaissance, attaque et interception équipés en Mirage III ;

La défense aérienne du territoire met en œuvre huit escadrons d'intercepteurs Mirage III, Super Mystère B 2, Vautour (128 appareils). Enfin les forces de transport formées de dix escadrons et 140 avions.

Conclusions.

Quelles conclusions doit-on retenir de ce projet de budget ?

L'avenir de l'Armée de l'Air est subordonné à la définition d'une politique à long terme des matériels aériens, fixée dans le cadre de la stratégie nationale. Cette politique exige une action continue et un effort financier constant. D'elle dépend aussi la situation de l'industrie aéronautique, chargée de réaliser des programmes militaires suivis. Une apparente contradiction pèse sur les choix. Il faut de nombreuses années pour concevoir et équiper une force, les matériels aériens ont une existence limitée (12 à 15 ans pour les avions de combat, 20 à 25 pour les autres).

Quels sont les besoins de nos forces aériennes ?

a) *La force aérienne stratégique :*

L'armée de l'Air a réalisé selon le calendrier prévu, la force Mirage IV qui constitue notre seule force de dissuasion.

Les installations du plateau d'Albion, premières réalisations du programme S. S. B. S. sont en voie d'achèvement. Les retards constatés dans la mise en service des S. S. B. S. sont provoqués par des difficultés techniques au stade de la mise au point. Les résultats des tirs d'essai sont favorables.

b) *La défense aérienne :*

Elle répond à une double mission.

En temps normal elle permet d'exercer la souveraineté sur l'espace aérien national. En temps de crise, elle a le rôle majeur d'éviter la surprise et de parer à la menace.

Ces tâches impliquent deux sortes de moyens, d'ailleurs indissociables :

Des moyens de contrôle : radars et systèmes d'exploitation et de transmission automatiques associés ;

Des moyens actifs, c'est-à-dire des moyens d'interception ; d'ici 1975, il faudrait réaliser 105 F 1, mais le nombre d'intercepteurs sera réduit de plus d'un tiers avec la disparition des Vautour N, des S. M. M. 2, et du retrait progressif des Mirage III. Il ne paraît

pas concevable, sur le plan des besoins, de limiter la défense aérienne à une soixantaine d'appareils en ligne et de continuer à étaler la réalisation des moyens de contrôle.

c) Les forces aériennes de combat et d'intervention :

1° Jusqu'en 1975, l'avion le plus évolué sera le Mirage III E dont la définition remonte à 1962, mais même valorisé par un armement nucléaire tactique cet appareil ne couvrira que partiellement le domaine d'action des forces aériennes de combat. Ce n'est qu'après 1977 que l'avion à géométrie variable (G 4) pourra constituer l'avion de combat répondant aux missions essentielles de notre pays.

2° Appareil de base de l'Armée de l'Air, le Jaguar servira également au perfectionnement des pilotes de combat. La diminution des commandes et les retards de fabrication entraînent une perte de 25 % de nos moyens de combat.

Au total, au cours de ces dix dernières années le volume global de nos avions de combat aura été réduit de 50 %, alors que la R. F. A. aligne 20 % de plus d'avions que la France, la Suède et la Pologne le double.

Pour ne pas aboutir à un effondrement, il faudrait construire de 1971 à 1975, 300 avions de combat — c'est-à-dire 5 avions par mois.

3° Nos forces interarmées d'intervention risquent d'être gravement affectées par le manque d'avions de transport lourd. Le Transall améliore la situation actuelle mais la mise en service de cet appareil est trop étalée.

La reconstitution de nos forces aériennes de 1971 à 1975 apparaît comme un impératif catégorique de notre politique. Or, les hausses économiques, particulièrement élevées dans les secteurs industriels de pointe, la surcharge fiscale qui frappe les secteurs aéronautiques et électroniques par rapport aux secteurs de construction d'armement terrestre et naval, font que le contenu de la deuxième loi programme a été singulièrement réduit.

Les dotations de 1970 qui terminent cette période constituent un budget d'attente et renforcent la tendance précédente. La troisième loi programme ne se justifiera que pour des inscriptions budgétaires à l'échelle d'ambitions mesurées. Si la dotation globale du titre V de la section Air est inférieure à 22 milliards en autori-

sations de programme et à 20 milliards en crédits de paiement une récession grave menacera le secteur aéronautique et paralysera le développement de nos forces aériennes.

Pour consacrer de telles sommes à l'Armée de l'Air, il suffit d'un accroissement des ressources de l'ordre de 6 % par an par rapport au Budget de 1970. Une telle mesure ne permettrait pas de combler les vides que la deuxième loi programme a creusés, mais faciliterait le lancement d'un nombre minimum d'avions de défense aérienne F 1 et de combat (Ragel-Jaguar) tout en poursuivant la réalisation des programmes d'infrastructure électronique ou opérationnelle pour 1975. Nous ne devons pas oublier qu'en France seulement 22 % environ du budget des Armées vont à l'Armée de l'Air (26 % en Grande-Bretagne, 31,5 % aux U. S. A.). Il est donc indispensable et urgent de fixer les options et les orientations préalables nécessaires à l'élaboration de la troisième loi-programme. Vue dans une optique largement prospective, l'Armée de l'Air doit rester prête à assurer son rôle dans la défense du pays. L'efficacité et la crédibilité de notre force de dissuasion, notre puissance défensive, la liberté d'action de nos forces armées, dépendent de notre volonté et de nos choix.

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