

N° 91
SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1988

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 1989, 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-Luc Becart, Jean Bénard Mousseaux, André Bettencourt, André Boyer, Louis Brives, Michel Caldaguès, Jean Chamant, Jean-Paul Chambriard, Jacques Chaumont, Michel Chauty, Yvon Collin, Charles-Henri de Cossé-Brissac, Michel Crucis, André Delelis, Claude Estier, Louis de la Forest, Gérard Gaud, Philippe de Gaulle, Jacques Golliet, Mme Nicole de Hauteclouque, MM. Marcel Henry, André Jarrot, Louis Jung, Paul Kauss, Christian de La Malène, Bastien Leccia, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Louis Longequeue, Philippe Madrelle, Daniel Millaud, Claude Mont, Michel Moreigne, Jean Natali, Charles Ornano, Paul d'Ornano, Robert Pontillon, Roger Poudonson, Paul Robert, Xavier de Villepin, Albert Voilquin.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9^e législ.) : 160 et annexes, 294 (annexe n° 38), 296 (tome XI), 297 (tome IX) et T.A. 24.

Sénat : 87 et 88 (annexes n° 45 et 46) (1988-1989).

Lois de finances - Défense.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	3
PRESENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS	5
LE TITRE III	8
1. <i>Contenu financier</i>	8
2. <i>Les personnels</i>	9
a) Les effectifs	9
b) Les catégories de personnels	10
c) Les rémunérations	12
3. <i>Le fonctionnement</i>	12
4. <i>L'activité aérienne</i>	13
LE TITRE V	15
1. <i>Contenu financier</i>	15
2. <i>Etudes, recherches et prototypes</i>	17
3. <i>Equipement technique et industriel</i>	19
4. <i>Les fabrications</i>	20
5. <i>L'infrastructure</i>	22
CONCLUSION	23
DÉBAT EN COMMISSION	25

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de budget de la section Air pour l'année 1989 s'intègre dans la loi de programmation militaire 1987 - 1991 votée par la quasi totalité du Parlement au printemps de 1987. Bien que ne couvrant que les équipements des armées, cette loi rappelait les fondements de la politique de défense de la France, sa position dans l'Alliance atlantique et dans le monde et les relations avec ses partenaires européens en matière de sécurité.

Si depuis lors aucune option fondamentale n'a été remise en cause, le contexte international et singulièrement l'attitude de l'URSS ont considérablement évolué.

L'aboutissement des négociations INF entre américains et soviétiques quels que soient les heureux résultats obtenus en matière de désarmement ont conduit à la création d'une nouvelle dissymétrie en Europe dans le domaine des armes nucléaires de théâtre. L'URSS n'a plus à craindre la menace d'emploi de telles armes sur son territoire, alors que l'Europe de l'Ouest subit cette contrainte sans possibilité de riposte.

L'évolution politique constatée en URSS, si elle est de bon augure pour espérer un changement radical dans l'ensemble des relations Est-Ouest, n'a pour l'instant modifié en rien la politique ou la puissance militaire du Pacte de Varsovie. Tous les observateurs s'accordent pour constater un renforcement des capacités opérationnelles des forces prépositionnées en Europe de l'Est au cours de cette dernière année. La modernisation des moyens aériens se fait actuellement à un rythme jamais atteint par le passé et les nouveaux appareils (MIG 29, MIG 31, SU 27) mis en service dans les forces aériennes ont des capacités de combat qui équivalent désormais à celles des meilleurs avions occidentaux. L'avance technologique rassurante de notre industrie d'armement se réduit chaque jour davantage, au point qu'il n'est plus possible aujourd'hui dans le domaine aéronautique et spatial de s'en satisfaire.

Qu'attendre de l'année 1989 ? : la poursuite de l'effort de désarmement engagé par l'URSS et repris par les pacifistes occidentaux dont l'audience s'accroît en Europe, en particulier en République fédérale d'Allemagne ?

Cette politique, quelque peu nouvelle chez les soviétiques, est à prendre en considération non comme un objectif en soi (quel que soit l'intérêt de la diminution des dépenses militaires) mais comme un moyen d'augmenter la sécurité de tous.

Et pour cela des préalables s'imposent : la diminution des stocks nucléaires stratégiques des deux Grands (les négociations entre les Etats-Unis et l'URSS à ce sujet montrent la difficulté de réalisation concrète d'un tel projet) et la disparition du théâtre européen de la menace chimique à propos de laquelle le Président de la République vient de faire des propositions concrètes à la tribune de l'ONU.

Alors pourront être engagées des négociations sur les armements conventionnels et avant même leur réduction, ou de façon concomitante, la disparition des déséquilibres. Or si les soviétiques reconnaissent déjà une certaine dissymétrie des forces terrestres, ils prétendent bien négocier et accusent les forces aériennes de l'Alliance atlantique de présenter une dyssymétrie au moins équivalente. Curieuse arithmétique que celle qui prétend que les 8 600 avions de combat du Pacte de Varsovie stationnés entre le rideau de fer et l'Oural sont en état d'infériorité inacceptable face aux 3 700 appareils de l'Alliance atlantique stationnés en Europe et renforcés au mieux par les 3 000 avions de nos alliés américains et canadiens stationnés à 6 000 km du théâtre européen.

Cette première approche montre en tout cas où se situe le noyau dur de notre défense et la pièce maîtresse que représente l'aviation de combat, dans une stratégie qui a toujours été défensive. Pour l'attaquant, la supériorité aérienne est synonyme de victoire militaire, tous les conflits conventionnels récents l'ont démontré.

Il convient donc d'être vigilant dans ce domaine vital où quantité et qualité des matériels et des personnels engagés doivent assurer une défense crédible et donc dissuasive. Les guerres modernes sont grandes consommatrices de matériels (plus de 100 avions perdus les 3 premiers jours de la guerre du Kippour par les Israéliens, plus de 100 avions perdus également par les Syriens pendant les premiers jours de la campagne du Liban) et tout appareil surclassé est à court terme un appareil détruit, il faut s'en souvenir.

Le projet de budget 1989 répond-il, dans le cadre de la loi de programmation aux besoins quantitatifs et qualitatifs des moyens mis en œuvre par l'armée de l'air pour assurer ses missions ? Donne-t-il aux personnels les moyens de mettre en œuvre des matériels très coûteux et très performants et les conforte-t-il à servir avec enthousiasme et compétence pour la défense de leur pays ?

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS

Le projet de budget 1989 attribue à la section Air 38 131 millions de francs de crédits de paiement, en augmentation de 6,08 % par rapport au budget voté en 1988 (35 944 millions). Cette dotation s'inscrit dans un budget global de la défense de 182 360 millions de crédits de paiement, en augmentation de 4,64 % par rapport au budget voté en 1988 (174 276 millions).

Le titre III est doté de 13 993 millions de crédits de paiement (en augmentation de 1,37 % par rapport au budget 1988) et de 1 950 millions d'autorisations de programme (en augmentation de 5,8 %) pour l'entretien programmé des matériels.

Sa part dans le budget de la section Air diminue encore de façon sensible, passant de 38,4 % en 1988 à 36,7 % dans le projet de budget 1989. Cette diminution provient certes de l'évolution du coût des produits pétroliers (sans remettre en cause l'activité aérienne maintenue à 400 000 heures de vol), mais aussi d'une volonté de limiter les dépenses de fonctionnement des bases et des services et d'entretien programmé des matériels. L'augmentation des chapitres « rémunérations et charges sociales » est due à une réévaluation modeste des rémunérations, un effort sensible en matière de « mesures catégorielles », associé à une poursuite de la déflation d'effectifs (507 militaires en 1989) et à des mesures de transfert de personnels (266 militaires en 1989).

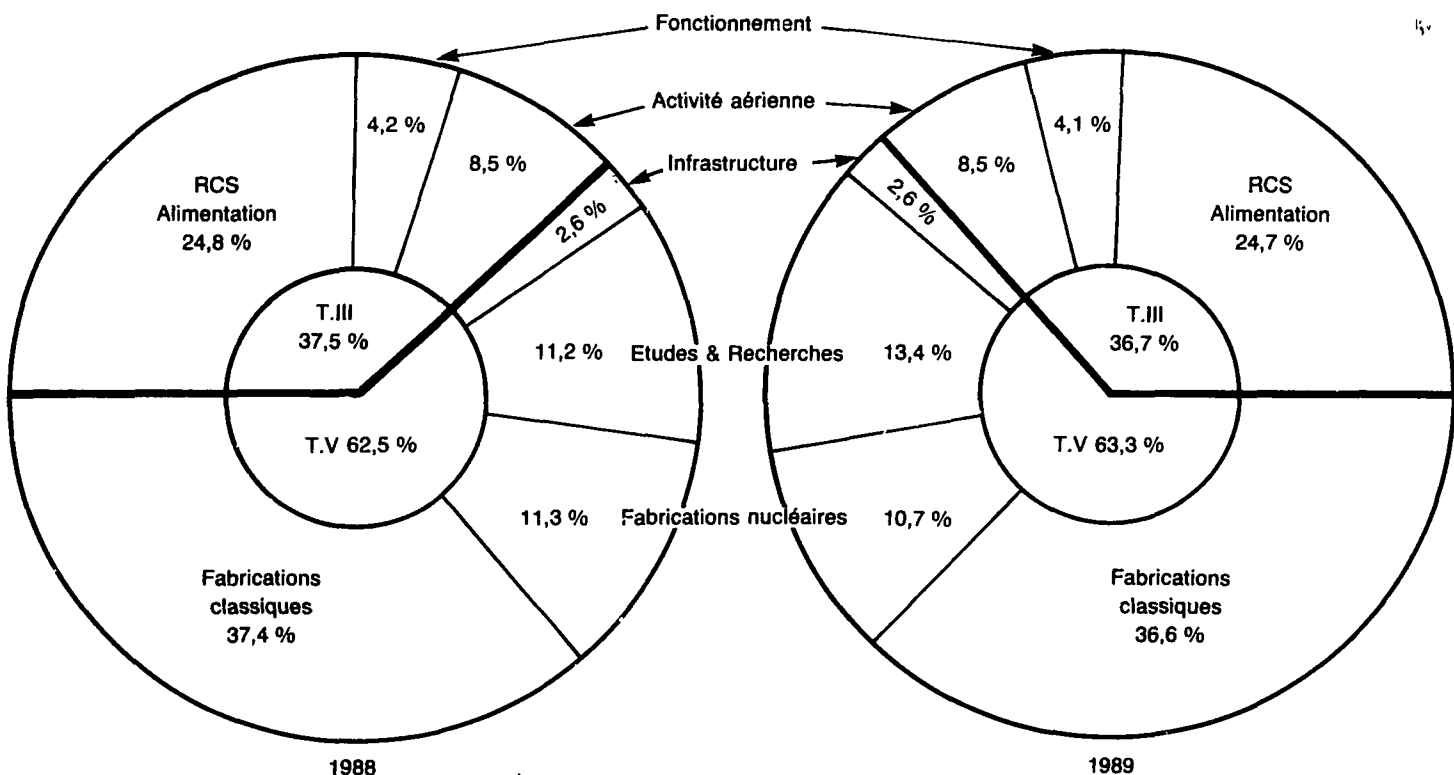
Cette constante diminution du titre III, depuis plus de 10 ans, est inquiétante. Si elle apparaît comme le corollaire inéluctable de l'effort voulu et réalisé en matière d'équipement, son ampleur atteint aujourd'hui une dimension préoccupante, que la diminution des prix du carburant ne fait qu'occulter. Limiter les dépenses de fonctionnement, améliorer la productivité des personnels, économiser l'énergie et faire la chasse aux gaspillages dans tous les domaines sont des objectifs poursuivis depuis longtemps et toujours d'actualité. Il est à craindre qu'on ne touche maintenant aux capacités des forces, dans l'entretien des matériels, l'entraînement des personnels, la sécurité même et que la détérioration des conditions de vie ne mette en jeu l'aptitude au combat de personnels par ailleurs très motivés et très dévoués.

Le titre V est doté de 24 138 millions de francs de crédits de paiement (en augmentation de 9 % par rapport au budget 1988) et de 27 039 millions d'autorisations de programme (en augmentation de 2,2 %).

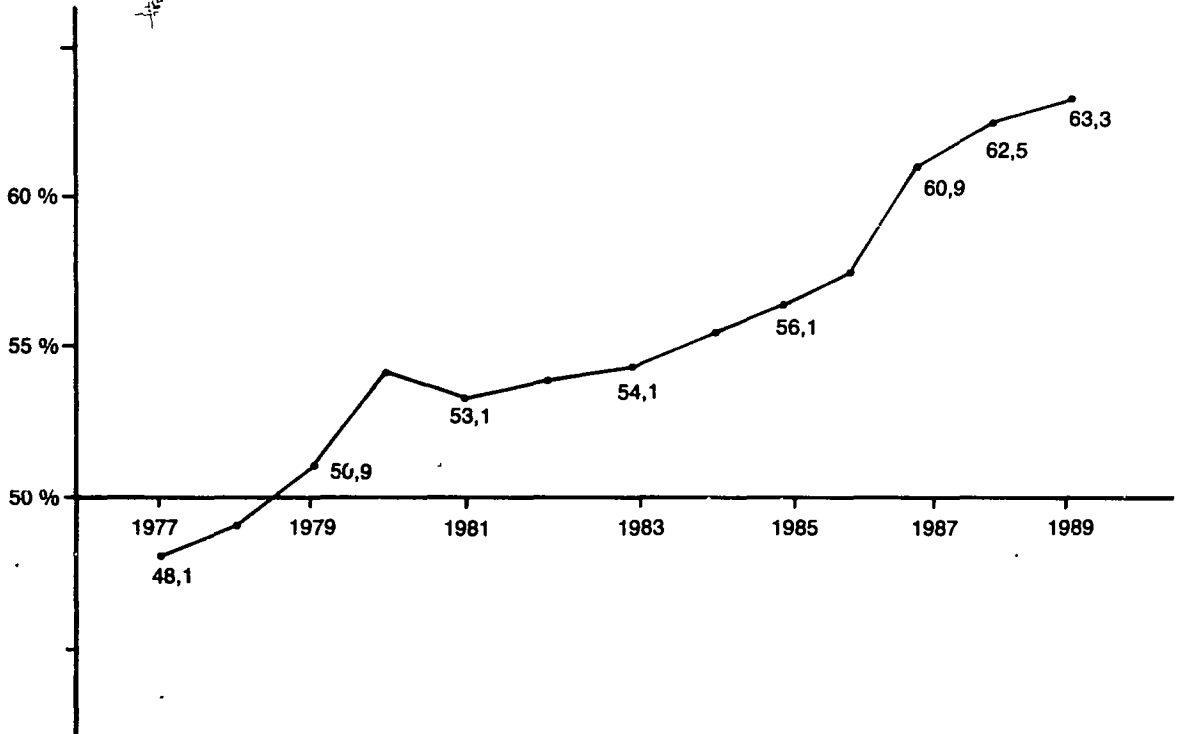
Sa part dans le budget de la section Air passe de 61,6 % à 63,3 % des crédits de paiement, sa part dans le titre V de la défense passant de 24,37 % à 24,63 %.

Cette progression correspond, bien qu'il manque un milliard de francs par rapport aux prévisions de la loi de programmation militaire, au respect des options fondamentales de cette loi et des décisions intervenues postérieurement au vote de celle-ci notamment le développement de l'avion de combat tactique (ACT) pour une mise en service en 1996. Aucune impasse n'a été admise sur ce programme vital pour l'armée de l'air, qui a dû, de ce fait, limiter ses besoins de modernisation des matériels en service et d'environnement des forces au strict minimum pour maintenir une certaine cohérence dans ses équipements. La mise en service ou l'arrivée prochaine de matériels nouveaux (Mirage 2000 N, missiles ASMP, Mirage 2000 RDI, C 130, AWACS) nécessitent des aménagements d'infrastructure importants et l'acquisition de matériels spécialisés pour la mise en œuvre de ces moyens.

La répartition des crédits de paiement pour 1988 et 1989 est présentée dans les schémas ci-dessous.



Part du titre V dans le budget air



LE TITRE III

1. Contenu financier

Le contenu financier du titre III de la section Air pour 1989 est présenté par chapitres budgétaires dans le tableau ci-dessous :

(en million de francs)			
Chapitres	1988	1989	Variations en %
<i>Crédits de paiement</i>			
31.12 : Soldes & indemnités ...	7 689,06	7 963,32	+ 3,57
33.11 & 12 : Cotisations - Prestations sociales	924,06	944,29	+ 2,19
34.11 : Alimentation	505,78	511,26	+ 1,08
34.12 : Fonctionnement (bases & services) (sans carburant : 34.12.90) ...	1 465,03	1 467,71	+ 0,18
34.12-90 : Carburants & fluides ..	1 344,32	1 213,33	- 9,74
34.14 : Entretien programmé ..	1 780,36	1 798,17	+ 1
34.15 : Informatique	95,81	95,27	- 0,57
	13 804,42	13 993,35	+ 1,37
<i>Autorisations de programme</i>			
34.14 : Entretien programmé ..	1 842	1 950	+ 5,8

La dotation du titre III augmente de 1,37 % en francs courants, après une diminution de 1,2 % en 1988.

Cette dotation correspond aux principales mesures suivantes :

— poursuite de la déflation des effectifs (507 personnes) et transfert de personnels à la Section commune (266 personnes) ;

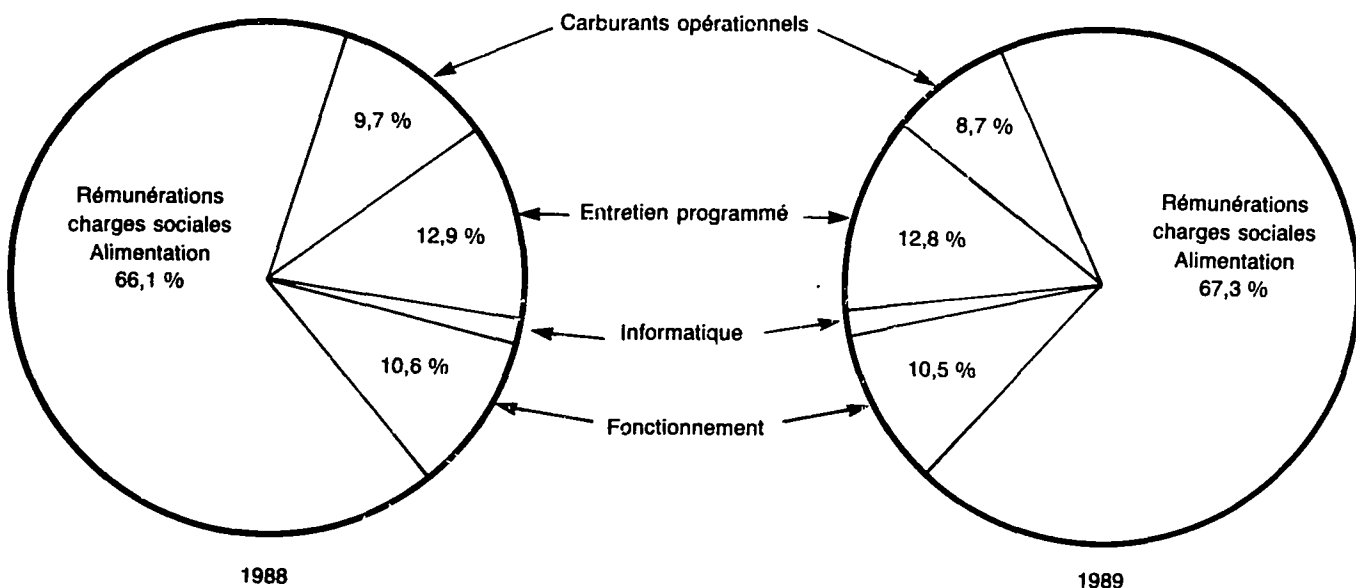
— revalorisation des rémunérations et de certaines indemnités pour le personnel d'active comme pour le contingent (143 millions, auxquels il convient d'ajouter les mesures acquises en 1988 : 128,6 millions de francs) ;

— maintien des dépenses de fonctionnement (hors carburant) des bases et des services à leur niveau de 1988 ;

— maintien de l'activité aérienne à 400 000 heures de vol ;

— faible progression de l'entretien programmé des matériels, dont dépend pourtant l'activité aérienne.

- Les crédits de paiement du titre III se répartissent, en pourcentage, de la façon suivante :



A noter, la diminution du « poids » des carburants opérationnels, dû au seul fait de la baisse des produits pétroliers, l'activité aérienne étant maintenue.

2. Les personnels

a) Les effectifs

La déflation des effectifs se poursuit. Aux 76 militaires (d'active) perdus en 1988, s'ajoutent 507 militaires (292 d'active et 215 du contingent) au titre du budget 1989.

Cette situation devient préoccupante, car il ne semble pas que soient prises en compte les données suivantes :

— depuis 1964, l'armée de l'air a perdu 25 % de ses effectifs, sans modification de ces missions et alors que ses charges ont augmenté de 17 % depuis lors (mise en place des forces nucléaires stratégiques, prise en compte de la défense terrestre de ses installations, développement de la défense anti-aérienne de ses bases) ;

— de 1984, première année de la loi de programmation 1984-1988 et du plan de déflation qui lui était associé, à 1989 l'armée de l'air aura perdu 5 916 militaires, soit 107 % du plan prévu, beaucoup plus que les deux autres armées ;

— dès aujourd'hui, les charges de travail des personnels n'ont plus aucun rapport avec celles supportées dans les activités civiles. Les contrôleurs aériens et la plupart des mécaniciens effectuent plus de 50 heures de travail par semaine, les personnels chargés de la protection et de la sécurité dépassent couramment 70 heures, le taux d'absence de leur domicile des personnels navigants atteint 140 jours par an dans la défense aérienne. Cet accroissement des charges de travail risque à court terme de mettre en cause la capacité des forces, voire la sécurité des vols ;

— dès demain, la mise en œuvre de nouveaux matériels (Mirage 2000 N, appareils ASTARTÉ, système de détection aéroportée, missile sol-air à très courte portée — SATCP —, moyens de guerre électronique) va nécessiter d'y affecter spécifiquement des personnels. Les besoins demandés pour y satisfaire en 1989 étaient de 1 449 personnels. La déflation imposée de plus de 500 militaires conduit à un déficit voisin de 2 000 personnes, dès 1989.

Faudra-t-il encore dissoudre des unités ou fermer de nouvelles bases ? Et cela sans toucher aux missions et en augmentant encore les charges de ceux qui restent ? Les améliorations spectaculaire obtenues depuis 20 ans par les personnels de l'armée de l'air en matière de productivité ne sont pas renouvelables éternellement.

La situation actuelle est très préoccupante et doit conduire à renverser le courant au plus vite. Votre Rapporteur souhaite que l'engagement en soit donné.

b) Les catégories de personnels

- **Officiers**

Ils sont 7 197 dans l'armée de l'air, soit 7,6 % des militaires (effectifs budgétaires 1988).

Le taux d'encadrement en officiers est faible (deux fois moins que celui de nos alliés), en particulier dans les personnels de niveau III et IV (colonels et généraux). Cette situation conduit à des difficultés réelles de gestion, du fait de la haute technicité demandée à ces personnels qui occupent des postes de responsabilités importants, et à des perspectives de carrière non conformes à la qualité du recrutement recherché. Aujourd'hui, seulement 64 % des officiers issus d'une promotion de l'Ecole de l'air atteignent le grade de colonel, dont 19 % à titre conditionnel. L'objectif recherché est de 80 %. Il est à craindre que de telles perspectives découragent des candidats de qualité.

Par ailleurs, les besoins récents de l'aviation civile en personnels navigants font craindre une augmentation des départs prématurés de

cette catégorie de personnels, ainsi qu'une concurrence redoutable au niveau du recrutement initial à l'École de l'air. Pour y remédier, il serait souhaitable d'améliorer les perspectives de carrière.

- **Sous-officiers**

Ils sont 43 432 dans l'armée de l'air, soit 45,8 % des militaires (effectifs budgétaires 1988).

Le renouvellement de ces personnels se présente aujourd'hui dans de meilleures conditions qu'il y a quelques années : les départs ont repris un rythme convenable et le recrutement augmente, suivant un plan qui tient compte de la déflation imposée et d'une gestion harmonieuse des moyens des écoles.

Les problèmes rencontrés touchent particulièrement :

- le niveau des charges qui leur sont demandées, problème déjà évoqué plus haut dans le cadre de la déflation d'effectifs, qui concerne particulièrement cette catégorie de personnels ;

- la limite d'âge qui leur est imposée, dont les effets portent autant sur le montant de leur retraite (ils ne peuvent acquérir le maximum d'annuités) que sur leur possibilité de reconversion, très difficile dans la conjoncture actuelle. Des études sont en cours pour essayer de repousser cette limite pour certaines catégories de personnels particulièrement qualifiés, ayant fait l'objet d'un cycle de formation de longue durée ;

- la baisse du pouvoir d'achat, problème qui sera évoqué plus loin, mais qui devient de plus en plus sensible.

- **Militaires du rang**

Ils sont 44 263 dans l'armée de l'air, soit 46,6 % des militaires, dont 34 443 appelés du contingent (effectifs budgétaires 1988).

Si 15 % d'entre eux sont à l'instruction, 30 % des appelés sont affectés comme aide spécialiste, 15 % dans les unités de protection des bases, 15 % dans les services d'aide au commandement, le reste servant dans les services d'infrastructure, de restauration, dans les unités du Génie de l'air, dans l'encadrement des unités d'instruction, etc...

En ce qui concerne le volontariat service long, si les effectifs autorisés sont de 5 460 personnes, en 1988 les effectifs réels ont été seulement de 3 798. Ceci provient essentiellement d'une insuffisance de la ressource pour des postes dont l'implantation outre-mer ou les spécificités ne correspondent sans doute pas aux *desiderata* des candidats.

L'objectif de 15 % des appelés effectuant leur service militaire dans ces conditions est toujours recherché (il était de 11 % en 1988).

c) Les rémunérations

Elles ont été calculées sur la base d'un point d'indice égal à 274, en augmentation de 1,8 % par rapport au budget 1988. Cette progression est faible, et encore une fois inférieure au taux d'inflation prévu.

Il faut savoir que de 1978 à 1986 le pouvoir d'achat d'un sergent a diminué de 5 %, celui d'un colonel de 8,8 %.

Les principales mesures catégorielles concernent :

— l'indemnité pour charges militaires, revalorisée deux fois, puisque à la tranche 1988 du plan de revalorisation (+ 10 %) s'ajoute la tranche 1989 de ce même plan (+ 500 francs/an), la population des ayants droit étant augmentée des militaires chefs de famille à solde spéciale progressive ;

— l'indemnité pour services aériens, revalorisée également une deuxième fois par modification des indices plafonds et surtout étendue aux personnels non navigants affectés à des missions aériennes opérationnelles ;

— les indemnités allouées aux officiers de tir SSBS, aux personnels d'alerte opérationnelle, à certains personnels affectés en Allemagne, aux titulaires de diplômes de langues étrangères, aux personnels chargés de la tropo-diffusion, qui font toutes l'objet d'une revalorisation ;

— les appelés, dont le prêt sera relevé de 1 % au 1^{er} mars 1989, et les indemnités de séjour en Allemagne et de service en campagne, revalorisées.

Ces mesures permettent de rattraper en partie les retards accumulés et concernent essentiellement des personnels auxquels il est beaucoup demandé. Mais le montant de la tranche 1989 de revalorisation de l'indemnité pour charges militaires, à laquelle s'attache la spécificité du métier militaire, est très décevant par rapport au plan annoncé au printemps 1988.

La diminution du pouvoir d'achat se poursuit, pour toutes les catégories de personnels, ceci devient très préoccupant.

En ce qui concerne les appelés, si l'on peut se réjouir de la prise en compte de leurs activités opérationnelles, il faut aussi constater que le pouvoir d'achat de leur prêt continue, lui aussi, de baisser. En 1978 il était, pour un aviateur de 2^e classe, de 8,50 F par jour. En 1988, il est, en francs constants, de 7,06 F.

3. Le fonctionnement

Les crédits alloués au fonctionnement des bases et des services sont maintenus, en francs constants, à leur niveau de 1988 (+ 0,18 %), lui-même inférieur à celui de 1987 (- 0,77 %). Si l'on exclut les carbu-

rants routiers, pour lesquels la baisse de dotation s'explique du fait de la baisse des cours de référence, les mesures de transfert et les réductions d'effectifs, le budget de fonctionnement des bases et des services augmente de 1 %. Or, l'hypothèse retenue pour les hausses des prix en 1989 est de 2,5 %.

Si l'on est en droit de demander aux utilisateurs une gestion extrêmement rigoureuse du fonctionnement de leurs services il est inquiétant de toujours pressurer ce chapitre, qui à structure constante et hors produits pétroliers, a diminué de 15 % en francs constants depuis 1983, du fait de son influence sur les conditions de vie des personnels et sur leur moral. Les efforts spectaculaires réalisés par l'armée de l'air dans le domaine du chauffage (consommation réduite de 50 % de 1973 à 1987), des carburants routiers (– 25 % sur la même période), des changements de résidence (très nettement diminués) se sont révélés payants, mais ne sauraient être renouvelés.

La forte augmentation des dépenses d'énergie électrique, de formation des personnels, de déplacements liés à des activités opérationnelles ou à la mise en place de matériels nouveaux, nécessite un effort particulier dans ce domaine. S'il n'a pu être réalisé pour ce prochain budget, il faut que l'on s'engage à faire le nécessaire pour améliorer très vite des conditions de vie qui se dégradent et mettre fin à un malaise dont le développement pourrait atteindre le moral des personnels.

4. *L'activité aérienne*

Elle concerne un article (34.12-90 : carburants opérationnels) et un chapitre (34.14 : entretien programmé des matériels) du projet de budget.

L'objectif affiché est une activité globale de 400 000 heures de vol pour l'armée de l'air, avec un minimum de 180 heures de vol par an, sur avions d'armes, pour les pilotes de combat.

Les carburants opérationnels

Les tarifs prévisionnels pour l'année 1989 sont inférieurs à ceux de l'année dernière et ont été établis sur les bases suivantes :

- prix du baril : 17,8 dollars,
- prix du dollar : 6,20 F,
- taxe intérieure majorée de 2,5 % (par rapport à 1988).

Si ces conditions sont satisfaites, la dotation de cet article est convenable pour l'activité prévue.

Cela dit, le maintien de l'activité aérienne des pilotes de combat à leur plancher minimum actuel est-il bien raisonnable ? Ne

conviendrait-il pas, comme nombre de nos alliés, de relever ce chiffre à 200, voire 220 heures de vol par an ? Les anglais exigent 240 heures, les canadiens 230 heures, les américains 228 heures... L'entraînement de nos pilotes serait mieux assuré, leur capacité de combat renforcée et la sécurité des vols accrue.

L'entretien programmé des matériels

La dotation de ce chapitre augmente de 1 % en crédits de paiement, et de 5,8 % en autorisations de programme.

Ce n'est pas cohérent avec l'évolution des salaires des industries mécaniques et électriques dont l'indice a encore progressé en un an de 4,8 %. Ce n'est pas cohérent avec l'arrivée de matériels nouveaux qui nécessitent la mise en place d'une maintenance évoluée. Ce n'est pas cohérent avec une flotte d'avions de combat et de transport qui vieillit et nécessite un entretien plus soutenu et plus attentif.

Les efforts de rationalisation de la maintenance, de modularité des systèmes, de prise en charge par l'industrie étatique d'un maximum de charges au détriment du secteur privé ont permis de maintenir au même niveau depuis plus de vingt ans les crédits destinés à l'entretien programmé.

Cet exploit, qui traduit des gains de productivité exceptionnels qu'il convient de saluer, ne peut perdurer. Désormais, toute insuffisance sur ce chapitre ne peut conduire, à terme, qu'à une diminution d'activité, voire à une mise en cause de la sécurité des vols.

On ne peut l'admettre, et il faudra impérativement, dès 1990, remettre à niveau ce chapitre qui conditionne l'activité et la capacité des forces.

LE TITRE V

1. Contenu financier

Le contenu financier (autorisations de programme et crédits de paiement) du titre V de la section Air pour 1989 est présenté par chapitre budgétaire dans le tableau ci-dessous :

(en millions de francs)

Chapitres	Autorisations de programme			Crédits de paiement		
	1988	1989	Variations %	1988	1989	Variations %
57.71 : Etudes & recherches ..	4 558,5	7 792	+ 70,9	4 097	4 602	+ 12,3
52.71 : Equipement technique & industriel ...	790	755	- 4,4	603	517	- 14,3
53.41 : Fabrication matériels commissariat	461	505	+ 9,5	441	480	+ 8,8
53.72 : Fabrication matériels aériens conventionnels (art. 11 à 42)	17 238	13 977	- 18,9	11 893	13 457	+ 13,2
53.72 : Fabrication pour forces nucléaires (art. 60 et 70).....	2 422,5	2 964	+ 22,4	4 172	4 092	- 1,9
54.61 : Infrastructure ..	982	1 046	+ 6,5	934	990	+ 6,2
Total titre V	26 452	27 039	+ 2,2	22 140	24 138	+ 9

La dotation du titre V augmente de 2,2 % en autorisations de programme et de 9 % en crédits de paiement.

Par rapport à la loi de programmation votée en 1987, il manque un milliard de crédits de paiement, en francs courants, pour la section Air.

Afin de respecter les axes d'effort principaux retenus dans la loi :

- assurer la mise en œuvre des composantes « air » des forces nucléaires,
- maintenir en ligne 450 avions de combat,
- équiper l'armée de l'air d'un système de détection aéroportée,
- maintenir en ligne une centaine d'avions de transport,
- entretenir et améliorer un environnement cohérent,

tout en prenant en compte les modifications apportées à la réalisation des programmes depuis 1987 :

- commande d'un appareil AWACS supplémentaire,
- mise en service de l'avion de combat tactique (ACT) en 1996,
- commande de 10 C 130.

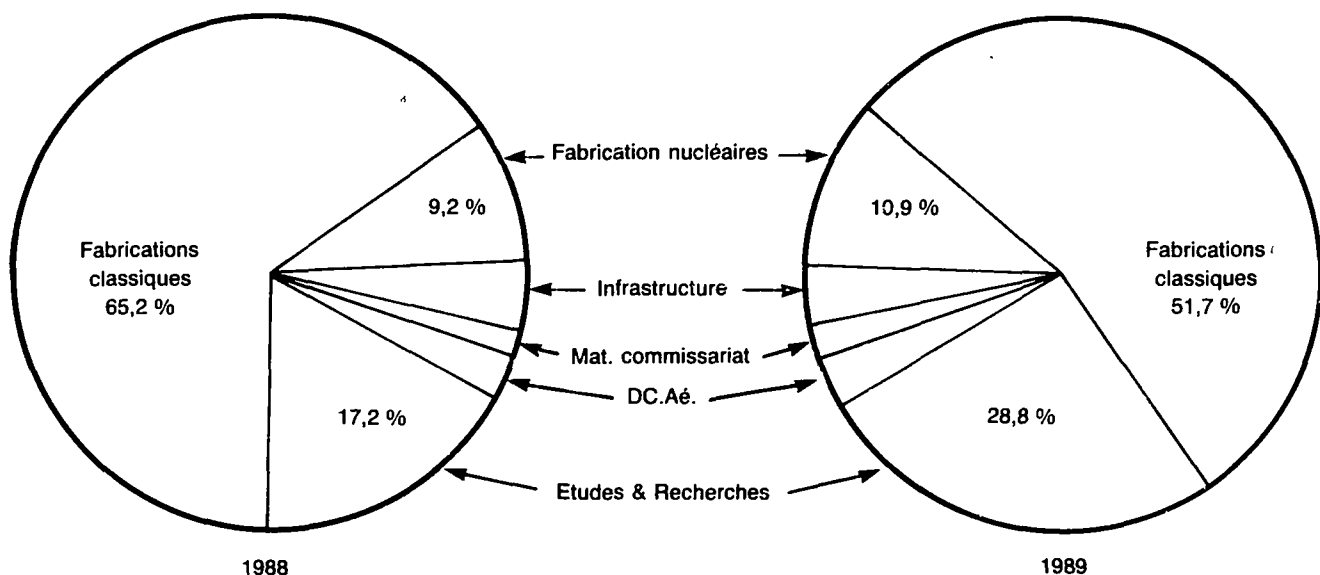
l'armée de l'air s'est fixée, dans son enveloppe budgétaire, les principaux objectifs suivants :

- mise en service opérationnel en 1989 d'un deuxième escadron de Mirage 2000 N;
- affectation des crédits nécessaires au bon déroulement du programme ACT ;
- commande de 33 avions de combat ;
- financement des programmes AWACS et C 130, en conformité avec les modifications apportées ;
- amélioration, autant que faire se peut, de la cohérence de l'environnement.

Ces priorités ont conduit à retarder d'autres opérations :

- réduction de l'objectif de commandes globale des Mirage 2000 DA de 22 appareils ;
- étalement des livraisons de Mirage 2000 (N & DA) ;
- report des commandes de cargos légers, des programmes de modernisation des Jaguar, d'équipement des DC 8 en kits de ravitaillement ;
- réduction des commandes de missiles sol-air à très courte portée (SATCP), des réalisations dans le domaine de l'environnement (en particulier munitions et infrastructures).

Les autorisations de programme du titre V se répartissent en pourcentage de la façon suivante :



Cette présentation montre bien le poids des programmes AWACS et C 130 en 1988 (fabrications classiques), ainsi que celui du développement du programme ACT en 1989 (Etudes et recherches).

2. Etudes, recherches et prototypes

L'ACT (avion de combat tactique).

Le développement de cet appareil, dont les premières livraisons sont attendues pour 1996, est aujourd'hui le programme majeur de l'armée de l'air. Elle y consacre 3 300 millions en autorisations de programme et 1 558 millions en crédits de paiement dans ce budget.

La campagne de presse déclenchée à la mi-septembre contre ce programme fut un mauvais coup porté contre la défense de notre pays, notre industrie aéronautique et l'armée de l'air. Il convient de ne pas la laisser se développer et il faut mener à bien, dans les délais impartis, ce programme ô combien nécessaire.

Nécessaire **pour notre défense**, car l'ACT c'est l'avion qui assurera demain, dans le ciel, la défense de la France. Quand on reconnaît l'importance capitale de la domination du ciel dans les guerres modernes, quand on réalise la variété des menaces qui se développent dans la troisième dimension, quand on sait qu'un conflit majeur nous concernant sera à la fois d'une extrême brutalité et sans doute d'une grande brièveté, on mesurera bien l'importance vitale pour notre défense d'une aviation de combat adaptée et crédible.

Nécessaire **pour toute notre industrie aéronautique**, militaire mais aussi civile. Cette industrie, dont la France et l'Europe peuvent-être fiers, ne peut survivre qu'en restant à la pointe des technologies les plus avancées. Et ce programme les concerne toutes : aérodynamique, matériaux nouveaux, moteurs, radars, informatique embarquée, avionique, système d'armes,... la recherche fondamentale et appliquée, les bureaux d'études et les ateliers de production ont besoin de ce grand programme pour rester compétitifs dans la lutte internationale sauvage qu'ils rencontrent dans un secteur en perpétuelle évolution.

Nécessaire **pour l'armée de l'air** dont la flotte de combat tactique vieillit et ne sera plus adaptée, dès le début des années 90, au développement des menaces auxquelles elle devra faire face.

Les Mirage III, en service depuis 1964, et les Mirage VF, dotés d'un système d'armes totalement inadapté au théâtre Centre-Europe ne pourront attendre l'arrivée de l'ACT, après 1996. Ils devront être relevés par des Mirage 2000 N' et des Mirages F 1 rénovés, appareils intermédiaires dont l'armée de l'air se serait bien passée si elle avait pu obtenir, comme elle l'avait demandé initialement, l'ACT en 1992.

Mais le **Faguar A**, fer de lance actuel de notre aviation tactique, sera à la fin de la décennie prochaine bien vieux et surtout totalement dépassé, à cause de son système d'armes très rudimentaire.

Aucun de ces appareils n'est doté de la capacité tout temps, alors que la menace et le concept d'emploi des forces, de nos adversaires comme de nos alliés, se développent de nuit et par tout temps.

L'ACT correspond aux besoins de l'armée de l'air :

— par sa polyvalence (capacité appui feu, couverture des forces terrestres, défense aérienne) il permettra une utilisation optimale des moyens face à une menace non seulement permanente (de jour comme de nuit) mais aussi omnidirectionnelle (les frontières Sud, Ouest et Nord de l'hexagone deviendront aussi fragiles que la frontière Est) ;

— par ses performances (capacité de pénétration tout temps et précision du tir, agilité dans le combat aérien, aptitude au décollage et à l'atterrissage sur pistes courtes, autonomie et portée) il sera à la hauteur de ses adversaires, condition indispensable pour avoir une défense crédible et dissuasive ;

— par sa discrétion (faible signature radar et infra-rouge, radar discret) et ses moyens d'autoprotection, il sera, peut-être mieux que beaucoup de ses adversaires, apte à survivre et mener à bien ses missions dans un contexte anti-aérien particulièrement sévère et meurtrier.

Le rapport de M. Michel Bernard, à l'origine de la polémique évoquée plus haut, dit très bien tout cela et son interprétation hâtive par une certaine presse est un mauvais procès, engagé de mauvaise foi.

Seul, le financement de ce programme, comme l'indique bien M. Bernard, pose problème, car il est lourd, concerne plusieurs parties prenantes et a été construit sur la base d'une coopération internationale qui ne se précise toujours pas.

Si l'on ne peut que souhaiter la participation à ce programme de partenaires étrangers, toutes les raisons exposées ci-dessus imposent de le mener à bien, dans les délais impartis. Il faut l'affirmer bien haut et le montrer en acceptant de payer le prix d'une défense crédible et indépendante. Cela est à notre portée, puisque, selon les estimations actuelles, la part des autorisations de programme de l'armée de l'air consacré aux avions de combat demeurera, comme elle l'a été par le passé, aux environs de 40 % de son titre V dans les dix ans à venir.

Pour la tranche 1989 du programme ACT, l'armée de l'air ne fait aucune impasse. Elle couvre sa part de développement du « tronc commun » air et marine, le développement de ses matériels spécifiques et prend en charge, provisoirement, sous forme d'avances sur trésorerie, une part (400 M \overline{F}) du montant des participations étrangères prévues pour cette année.

C'est un gros effort, qu'il convient de saluer, et dont on ne peut que se féliciter. Il doit être poursuivi dans les années à venir, et votre Rapporteur y veillera tant dans les budgets futurs que dans la prochaine révision de la loi de programmation.

Les autres études et recherches concernées par ce chapitre sont en cohérence avec ce grand programme. Elles concernent :

— pour les programmes aéronautiques, le développement des Mirages 2000 N', la modernisation des appareils en service (F 1 à capacité tactique, avionique du C 160) et pour l'espace, le développement des stations aéroportées liées au programme de télécommunication spatiale Syracuse 2 ;

— pour les missiles, le développement du programme MICA (missile d'interception de l'ACT) dont la livraison devrait commencer en 1996, et la modernisation des missiles anti-radar, sol-air et air-sol qui devrait permettre de disposer à la fin de ce siècle d'une nouvelle génération d'armement capable de détruire à distance de sécurité les menaces adverses ;

— pour les radars et les transmissions, le développement du radar futur de défense aérienne et la modernisation du réseau d'infrastructure des transmissions de l'armée de l'air.

3. Equipement technique et industriel

Les investissements au profit de la Direction des constructions aéronautiques connaissent une baisse sensible correspondant à la fin des opérations de réfection de la piste du centre d'essais en vol de Brétigny.

Une des principales opérations de ce chapitre est constituée par la tranche annuelle de la remise à niveau du parc aérien du centre d'essais en vol.

4. *Les fabrications*

Le chapitre 53.72 qui regroupe l'ensemble des fabrications de matériels aériens et de leur environnement est doté de 16 941 millions de francs d'autorisations de programme (en baisse de 13,8 % par rapport à la dotation de 1988) et de 17 549 millions de crédits de paiement (en hausse de 11,5 %). Ces variations importantes sont dues essentiellement aux opérations AWACS et C 130 qui, en 1989, ne sont plus dotées en autorisation de programme et font l'objet d'importants crédits de paiement.

Respectant les priorités retenues dans les équipements majeurs (poursuite de la relève des Mirage III et Jaguar nucléaires par le Mirage 2000 N, commande de 33 avions de combat, poursuite du programme AWACS et C 130), ce chapitre a subi les principales restrictions imposées (étalement des livraisons de Mirage 2000, des commandes de SATCP, report des commandes de cargos légers, de la modernisation des Jaguar et des DC 8, diminution sensible du renouvellement des munitions, étalement des achats de rechanges), toutes mesures qui entraînent des insuffisances en matière de capacité opérationnelle, voire quelques incohérences dans l'environnement des forces.

- Forces nucléaires

- 6 Mirages 2000 N seront commandés,
- 17 Mirages 2000 N seront livrés.

L'année 1988 a vu la mise en service opérationnel du premier escadron de Mirage 2000 N porteurs de missiles ASMP à Luxeuil, la fin du programme de remotorisation des avions ravitailleurs C 135 F et la création de l'escadron ASTARTÉ équipé de 3 C 160 pour assurer les transmissions des forces nucléaires stratégiques.

L'année 1989 verra la mise en service d'un deuxième escadron de Mirage 2000 N porteur d'ASMP à Luxeuil et la livraison du dernier C 160 ASTARTÉ.

- Matériels aériens de série

- 15 Mirage 2000 N', 12 Mirages 2000 DA, 6 Ecureuils seront commandés,
- 16 Mirage 2000 DA, 4 C 130, 1 C 160 Gabriel, 13 Ecureuils seront livrés.

L'année 1988 a vu l'arrivée des premiers Mirage 2000 RDI à Orange, la relève à Djibouti des Mirage III C par des Mirage F 1 C, la montée en puissance de l'escadron de C 130 à Orléans avec 3 avions supplémentaires livrés et, en fin d'année, l'arrivée du premier C 160 Gabriel destiné à remplacer les derniers N 2501 affectés à la recherche du renseignement électromagnétique.

L'année 1989 verra la mise en service opérationnel de deux escadrons de Mirage 2000 RDI à Orange, la livraison des quatre derniers C 130 à Orléans, et l'extinction définitive des N 2501 dans l'armée de l'air après la mise en service du deuxième C 160 Gabriel.

Sur le plan opérationnel, l'arrivée du Mirage 2000 RDI améliorera considérablement les capacités de la défense aérienne, qui disposera, dès la mise en service des AWACS en 1991, d'un système cohérent de surveillance et d'interception à toutes altitudes.

Le programme AWACS se déroule normalement.

De même, la mise en service des C 130 donne entière satisfaction. Les charges supportées par les C 160, dont il est nécessaire d'économiser le potentiel pour attendre l'arrivée de l'avion de transport futur (prévue en 2003), ont été nettement allégées et l'utilisation de cet appareil mieux optimisée. Reste à le décharger encore des « petites » missions, justiciables d'un cargo léger dont la commande a dû, encore une fois, être reportée. L'achat de 8 CASA 235 vient de faire l'objet d'une lettre d'intention du ministre de la Défense. Ce serait la première tranche d'un programme de 15 appareils.

- **Electronique**

Un effort particulier est réalisé dans le domaine de la détection à basse altitude, à partir de radars sol mobiles. A la poursuite des commandes de radars Aladin s'ajoute l'intégration des informations obtenues par ce radar dans le système de transmission intégrée de défense aérienne.

Bien des programmes de modernisation des réseaux ont dû être retardés par manque de crédits.

- **Armement et munitions**

La priorité est toujours donnée aux commandes d'armements modernes : missiles (air-air et sol-air) et bombes spécialisées. Ces armements, aussi peu nombreux soient-ils, sont les seuls à garantir une crédibilité certaine dans l'efficacité des moyens engagés.

Mais là encore, comme chaque année, s'exercent les pressions budgétaires qui étalent les commandes, augmentent les coûts unitaires et entraînent des insuffisances quantitatives préjudiciables à la crédibilité des forces et à l'entraînement des personnels.

5. *L'infrastructure*

Le chapitre 54.61 est doté de 1 046 millions de francs d'autorisations de programme et de 990 millions de crédits de paiement, en hausse par rapport à 1988, respectivement de 6,5 % et de 6 %.

Ces crédits permettront de réaliser 34 ouvrages du programme de durcissement des bases et d'exécuter les premiers travaux relatifs à l'accueil des AWACS sur la base d'Avord, ainsi que ceux consécutifs à l'arrivée des C 130 à Orléans, et au redéploiement des F 1 bi-places à Reims. Ils permettront en outre de poursuivre le durcissement du réseau des transmissions d'infrastructure et de participer aux travaux effectués outre-mer au profit des armées.

CONCLUSION

Au cours de l'année 1989, vont se poursuivre les négociations en matière de désarmement. Il conviendra d'être vigilant pour qu'elles se traduisent effectivement par un accroissement réel de la sécurité. Le maintien de notre indépendance et de notre dissuasion nucléaire autonome, la disparition de la menace chimique et des déséquilibres conventionnels devront précéder toute mesure de désarmement, en gardant à l'esprit que la menace aérienne, par sa puissance et son omniprésence, oblige à maintenir à un niveau élevé une défense qualitativement et quantitativement crédible, pour dissuader quiconque de toute tentative d'agression.

La prochaine révision de la loi de programmation militaire va permettre de confirmer les orientations décidées et de mesurer les efforts consentis. Alors qu'il apparaît de plus en plus une tendance de nos alliés américains à vouloir diminuer leur effort militaire pour la défense de l'Europe et simultanément, une volonté nationale, sinon européenne, de mieux la prendre en charge, cette réévaluation de la loi montrera concrètement notre volonté et nos objectifs.

La loi de programmation militaire en cours prévoyait pour l'armée de l'air un programme d'équipements destinés à assurer le maintien de ses moyens de combat et leur modernisation pour faire face aux menaces prévisibles à la fin du siècle.

Malgré ses insuffisances, le **titre V** du projet de budget 1989 est conforme à ces objectifs.

Le développement du programme **d'avion de combat tactique**, opération majeure des dix prochaines années, est assuré pour 1989 dans de bonnes conditions. Si, sur le plan technique, les travaux en cours permettent d'espérer très raisonnablement une bonne tenue du cahier des charges dans les délais impartis, c'est dans le domaine financier qu'il conviendra d'être vigilant pour maîtriser les coûts de chacun des éléments constitutifs du programme et pour y consacrer dans chaque budget les crédits nécessaires à sa réalisation. Votre Rapporteur y veillera, et tout prochainement encore dans la prochaine révision de la loi de programmation militaire. Et si tout doit être fait pour que participent à ce programme des pays alliés, il ne faut en aucun cas retarder, et moins encore remettre en cause, la réalisation de cet appareil indispensable demain à la défense de la France.

L'arrivée dans les forces du **Mirage 2000 RDI** et la commande des appareils **AWACS** vont donner à la défense aérienne un ensemble de moyens enfin adaptés à une menace dès aujourd'hui réelle et redoutable. L'ensemble de la chaîne détection-transmission-analyse-interception sera cohérent et assurera une couverture totale de l'espace aérien avec des moyens modernes et adaptés à la menace jusqu'au début du siècle prochain.

La commande et la livraison de **33 avions de combat**, à capacité nucléaire ou conventionnelle, permet de maintenir en ligne les 450 avions indispensables à l'exécution des fonctions de guerre confiées à l'armée de l'air.

L'arrivée des **avions de transport C 130** permet de mieux utiliser la flotte de Transall C 160 dont la relève n'est pas envisageable avant le début des années 2000. Il manque encore les cargos légers, indispensables pour économiser les C 160 toujours très sollicités, pour les missions militaires comme pour des missions d'aide humanitaire, et pour optimiser leur emploi aux capacités d'emport et aux distances correspondant à ce type d'avion.

Ainsi, votre Rapporteur estime plutôt satisfaisant le montant des crédits consacrés à l'équipement de l'armée de l'air dans ce projet de budget.

Il ne saurait en dire autant du **titre III**, pour lequel le seul motif de satisfaction, et il n'est pas mince, est le maintien de l'activité aérienne (en espérant toutefois que les hypothèses financières émises soient vérifiées).

Mais, que ce soit la déflation d'effectifs, dont la faiblesse numérique ne reflète pas la gravité du fait de l'apparition de missions, donc de besoins nouveaux, la rémunération des personnels dont le pouvoir d'achat diminue sans interruption depuis près de dix ans, les crédits de fonctionnement qui déterminent les conditions de vie et de travail des personnels de plus en plus sollicités, ou les crédits d'entretien programmé des matériels dont la faiblesse pourrait déboucher sur des limitations d'activité, l'insuffisance des crédits est générale.

Chaque année, votre Rapporteur demande avec insistance que soit trouvé un compromis acceptable entre l'équipement des forces et les conditions de vie et d'entraînement des personnels. L'armée de l'air a procédé à des fermetures de bases aériennes, des dissolutions d'unités, des réorganisations internes qui se sont traduites par des résultats spectaculaires en matière de productivité des personnels.

La qualité et la motivation des hommes et des femmes qui servent dans l'armée de l'air justifient un effort réel à leur endroit.

C'est un appel pressant que lance votre Rapporteur pour que dès l'an prochain apparaissent des mesures concrètes signifiant tout l'intérêt que la nation porte aux personnels servant dans les armées et rétablissant la cohérence entre la mise en œuvre d'équipements modernes et la condition de ceux qui les servent.

DÉBAT EN COMMISSION

La commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées a examiné dans sa séance du 9 novembre 1988 les crédits de la section air.

Le rapporteur a présenté le présent rapport.

En conclusion, il a estimé ~~plutôt~~ satisfaisant le montant des crédits consacrés à l'équipement de l'armée de l'air, il s'est en revanche montré plus préoccupé par l'évolution du titre III qui n'épargne que le maintien de l'activité, mais est insuffisante sur les autres rubriques. Il a rappelé qu'il demande depuis plusieurs années qu'un compromis acceptable soit trouvé entre l'équipement des forces et les conditions de vie et d'entraînement des personnels, il a lancé un appel pour que des mesures concrètes apparaissent dès l'année prochaine. Il a cependant invité la commission à émettre un **avis favorable** au projet de budget pour 1989 du ministère de la défense, section Air.

Au cours du débat qui a suivi la présentation du rapport pour avis de **M. Albert Voilquin**, **M. Jacques Genton** a indiqué qu'il partageait les conclusions du rapporteur, et en particulier les préoccupations que lui inspire l'évolution du titre III. S'agissant du décalage d'un milliard de francs par rapport aux objectifs de la loi de programmation, et des problèmes soulevés par le coût de l'avion de combat, il a estimé qu'ils pèseraient sur la prochaine loi d'actualisation qui doit être présentée devant le Parlement lors de la prochaine session ordinaire. Il a espéré que celle-ci dissiperait les inquiétudes soulevées, ajoutant que cet espoir relève d'un « acte de foi ».

M. Robert Pontillon a ensuite interrogé le rapporteur pour avis sur le destin de l'avion dans le combat moderne. Il lui a fait part de ses inquiétudes sur notre capacité à réaliser le programme de l'avion de combat tactique, et de sa conviction quant à la nécessité de trouver d'autres partenaires pour sa réalisation. Il l'a également interrogé sur l'adaptation des échéanciers de livraisons prévus avec les besoins de la marine.

M. Albert Voilquin, rapporteur pour avis, a jugé que l'avion reste aujourd'hui le système le plus souple d'emploi et le mieux adapté aux conditions de combat moderne. Il a convenu de la gravité des problèmes soulevés par le financement de l'avion de combat, et a fait état de la récente décision défavorable prise par l'Espagne de ne pas participer à ce programme. Il s'est toutefois déclaré convaincu de la néces-

sité pour la France de le mener à bien. Il a précisé la part prise par les commandes de la marine pour ce programme.

M. Xavier de Villepin a ensuite approuvé les appréciations portées par le rapporteur pour avis sur le titre III. Il a fait part également, à son tour, de la préoccupation que lui inspire l'avion de combat tactique. Il a rappelé que l'avion de combat européen se trouve lui aussi confronté à des difficultés semblables, et s'est interrogé sur la possibilité d'une relance des négociations entre Européens.

M. Robert Pontillon a insisté alors sur la nécessité de ne pas en laisser la responsabilité aux avionneurs.

M. Jacques Chaumont a souligné les difficultés de financement de l'ensemble des programmes majeurs des différentes armées, qui semblent cependant indispensables individuellement. Rappelant la difficulté des réalisations en coopération avec des partenaires souvent réticents, il a cité le discours tenu par le Président de la République devant l'Institut des hautes études de défense nationale qui met en cause la responsabilité des constructeurs, et souligne la nécessité pour le pouvoir politique de redéfinir les orientations indispensables.

*

* *

Au cours de sa séance du mercredi 30 novembre après un échange de vues auquel ont pris part MM. Jacques Genton, Michel d'Aillières, Michel Caldaguès, Claude Estier, Paul Robert, Jean Garcia et le Président Jean Lecanuet, la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées a émis un avis favorable à l'adoption des crédits du budget de la défense, le groupe RPR s'abstenant et le groupe communiste votant contre.