

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE OUVERTE LE 27 DECEMBRE 1962

Annexe au procès-verbal de la séance du 29 janvier 1963.

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 1963 (2° partie. — Moyens des services et dispositions spéciales), ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME IV

ARMÉES

Section Air.

Par M. Jacques MÉNARD,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Vincent Rotinat, président ; Marius Moutet, Philippe d'Argenlieu, Paul Piales, vice-présidents ; Jean Clerc, Georges Repiquet, Jacques Ménard, secrétaires ; Edmond Barrachin, Maurice Bayrou, Jean Bène, le général Antoine Béthouart, Raymond Boin, Marcel Boulangé, Roger Carcassonne, Maurice Carrier, Pierre de Chevigny, Georges Dardel, Roger Duchet, Edgar Faure, Jean Filippi, le général Jean Ganeval, Georges Guille, Raymond Guyot, Jean Lacaze, Jean de Lachomette, Bernard Lafay, Guy de La Vasselais, Jean Lecanuet, Etienne Le Sassier-Boisauné, André Monteil, Roger Moreve, Léon Motais de Narbonne, François de Nicolay, Henri Parisot, Jean Peridier, le général Ernest Petit, Guy Petit, Alain Poher, Edouard Soldani, Jacques Soufflet, Jean-Louis Tinaud, Jacques Vassor, Michel Yver, N...

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2° législ.) : 22 et annexes, 25 (tome II, annexe 39), 111 (tomes I et IV) et in-8° 9.

Sénat : 42 et 43 (annexe 41) (1962-1963).

Mesdames, Messieurs,

Votre Rapporteur pour avis de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées a pour rôle essentiel de constater si le budget pour l'année 1963, qui est soumis à son examen, est de nature à permettre un fonctionnement efficace de notre Armée de l'Air.

Il est important que vous sachiez si, face aux missions diverses qui incombent à notre Armée de l'Air, ce budget est en mesure de lui assurer un matériel en quantité suffisante, si notre personnel aérien peut acquérir le degré de technicité voulu, si, enfin, notre industrie aéronautique, support même de notre Armée de l'Air, est dotée d'un plan de charge suffisant et si elle peut effectuer les études de prototype et l'engin susceptible de nous donner une certaine avance sur les pays étrangers.

PREMIÈRE PARTIE. — Analyse du Budget de 1963.

En matière de chiffres, votre Rapporteur se permettra seulement de souligner que :

- 1° Le budget militaire de la Nation représente 22 % du budget général (18.551 millions de francs pour 84.350 millions de francs) ;
- 2° Le budget de l'Air représente 22 % en crédits de paiement du budget militaire, soit 4.117 millions, alors qu'il représente 28 % de ce budget militaire en autorisation de programme, soit 2.443 millions ;
- 3° A l'intérieur de ce budget 1963, le Titre III (dépenses ordinaires et fonctionnement) représente 49,84 %, 2.052 millions, alors que le Titre V (dépenses en capital et en investissements) représente 50,16 % pour 2.065 millions ;

4° A l'intérieur du Titre III les crédits de paiement se répartissent ainsi :

Personnel	69,18 %
Carburants	16,26 %
Domaine	2,27 %
Réparation et entretien des matériels.....	9,19 %
Divers	3,10 %

5° Enfin, à l'intérieur du Titre IV, le plus important, les dépenses en capital pour autorisation de programme se répartissent ainsi :

D. T. I. 78,8 %, à savoir :

Etude et prototypes.....	19,05 %
Equipement technique et industriel.....	3,28 %
Télécommunication et fabrication.....	15,8 %
Matériel aérien.....	40,60 %

et divers 22,2 %, à savoir :

Matériel Commissariat.....	1,87 %
Armes et munitions.....	7,84 %
Matériel au sol.....	2,93 %
Infrastructure	8,75 %

Votre rapporteur, à l'étude de ces chiffres, est amené à faire les observations qui suivent.

TITRE III. — DÉPENSES ORDINAIRES.

PERSONNEL ET FONCTIONNEMENT.

Malgré une réduction des effectifs de 12.000 hommes, le Titre III est en léger accroissement par rapport à 1962. Cette réduction des effectifs à 130.000 hommes est, d'une part, la conséquence de la fin des opérations en Algérie et, d'autre part, de la diminution de la durée du service militaire (28 à 18 mois). Les personnels servant sous contrat dans l'armée de l'Air représentaient, jusqu'en 1962, 56 % des effectifs totaux de cette armée. Avec la réduction des effectifs, ces mêmes personnels représentent désormais 65 % ; le problème de leur recrutement se pose d'une manière très aiguë parce que le nombre des engagements baisse ; d'autre part, beaucoup de ces spécialistes, attirés par les hauts salaires de l'industrie privée, quittent l'armée, qui a engagé des frais élevés pour leur formation. Sans doute, à ce sujet, peut-on dire que l'armée de l'Air

rend service à la Nation, mais en se plaçant sous l'angle strictement militaire, on peut craindre que la prolongation d'une telle situation soit de nature, dans les années à venir, à nuire considérablement à la valeur de l'arme.

Il faut donc :

— améliorer les soldes et la pyramide de grade en accentuant l'effort déjà accompli dans ce sens ;

— faire en sorte que le prestige renforcé de l'armée de l'Air attire de nombreux jeunes satisfaits de servir et de faire carrière dans une arme à haute valeur morale et technique

En ce qui concerne les autres postes du Titre III, quelques observations peuvent être faites.

Les carburants.

20 millions d'économies ont été réalisées en faveur de l'Atome. En effet, l'activité des centres aériens en 1962 a été moins importante qu'on le pensait et tous les crédits n'ont pas été consommés.

En contrepartie, il a été possible de reconstituer les stocks qui sont de 100 % des normes N. A. T. O. pour le kérosène et 60 % pour les autres carburants.

En supposant que l'activité aérienne de 1963 augmente, ce qui est à souhaiter pour l'entraînement des pilotes, et que les 333 millions prévus au budget pour les carburants s'avèrent insuffisants, il serait possible de prélever sur le stock sans risquer de le réduire trop.

Votre rapporteur insiste d'ailleurs sur ce point et souhaite que nos pilotes puissent suivre un entraînement poussé et utiliser ainsi à plein le matériel de qualité qui est entre leurs mains.

La valeur de notre armée de l'Air dépend en partie de la qualité de l'entraînement.

Par ailleurs, il sera nécessaire de prévoir en 1964 une dotation supérieure en carburant pour le Mirage IV et le C. 135. Il faut donc éviter que nos stocks soient trop entamés à la fin de 1963 pour commencer 1964 dans de bonnes conditions. Peut-être sera-t-il nécessaire de compléter la dotation en carburant à l'occasion du collectif.

Entretien du matériel au sol et des matériels aériens.

Il s'avère que les crédits accordés sont beaucoup trop justes, malgré les remboursements obtenus de la Marine dont l'armée de l'Air forme les pilotes en grand nombre.

Il est à craindre en outre qu'en ce qui concerne la réparation du matériel aérien, nous nous trouvions à la fin de l'exercice dans une situation difficile et qu'on ne pourra régler que par une inscription au collectif.

Entretien du domaine.

Votre rapporteur constate à ce sujet qu'un certain effort a été accompli en 1962. La dotation pour 1963 est encore insuffisante puisque la valeur du domaine de l'Air est évaluée à 700 millions et que l'entretien de ce domaine exigerait une dépense annuelle de l'ordre de 70 millions. Or, nous ne trouvons que 46 millions au budget 1963.

Conclusion sur le Titre III.

On constate la part énorme de dépenses de personnel (69 %), alors que le total des crédits du Titre III est en accroissement seulement de 1,60 %, par rapport à l'an dernier, et qu'une revalorisation importante des soldes a été effectuée en 1962.

Cela veut dire qu'à l'intérieur de ce Titre III, sensiblement égal à l'an dernier, des diminutions de crédits ont été imposées par les Finances sur les carburants en particulier et qu'en conséquence des difficultés de gestion pourraient être observées sur le fonctionnement, l'entretien des matériels et enfin sur l'instruction.

TITRE IV. — ACTION SOCIALE. — ASSISTANCE ET SOLIDARITÉ

Crédits votés en 1962.....	1.781 millions
Crédits prévus en 1963.....	1.259 —
Soit en moins.....	522 —

Il n'y a aucune observation à faire sur cette diminution qui provient en grande partie de la suppression du régime des délégations de solde à la suite de la cessation des opérations en Algérie.

TITRE V. — DÉPENSES EN CAPITAL

Nous en arrivons à l'étude du titre le plus important sans doute du projet de budget qui nous est présenté, celui certainement qui provoquera les observations les plus nombreuses et aussi les critiques les plus sévères.

L'élaboration du Titre V a été marquée par la loi de programme qui planifie les dépenses, par la nécessité de compenser la suppression de l'aide P. A. M. et surtout par la priorité donnée à la force stratégique nucléaire, priorité qui a amené la suppression de certains crédits ou la diminution dangereuse d'autres. Il est même à craindre que les crédits se révèlent insuffisants en ce qui concerne les fabrications de matériels de télécommunication et de matériels aériens.

L'aspect vraiment positif qui découle de l'examen du Titre V est sans conteste la place prépondérante et prioritaire donnée à la force stratégique nucléaire.

Les crédits sont suffisants pour assurer la continuité de la série du Mirage IV, quoique manquent encore 90 millions pour réaliser le volant des réacteurs nécessaires (100 % au lieu de 50 %).

L'achat des 12 C 135 américains a été financé en partie au premier collectif (6 avions) et au deuxième collectif 1962 (taxes). L'achat des 6 derniers avions est rendu possible par l'inscription de crédits supplémentaires figurant au budget de 1963.

En contrepartie, de sérieuses inquiétudes demeurant en particulier pour la série passée de 130 Mirage III E pour laquelle manquent 140 millions. Dans ce cas, la série serait réduite à 115 appareils.

D'autre part, il convient dès maintenant de prévoir le financement des stations Strida II inscrites au plan et aussi d'envisager des programmes d'équipement et de modernisation des télécommunications.

Votre rapporteur constate également une situation inquiétante en ce qui concerne les avions-école. La chaîne des « CM 170 » sera désamorcée au début de 1963 et, par conséquent, il serait

indispensable de dégager dès maintenant les crédits nécessaires pour la construction de 60 avions. On ne trouve pas trace de ces crédits.

Que va-t-il se passer dans quelques mois ?

La chaîne sera désamorcée et nous serons dans l'obligation de la relancer dans un an ou deux, opération fort coûteuse. Dans la négative, nous serons amenés à étudier un nouvel avion école ou à en acheter à l'étranger ; de toutes manières, nous serons obligés de dégager des crédits plus importants que ceux qui sont demandés pour continuer à exploiter des Fouga CM 170.

La solution consisterait à demander dès maintenant 60 avions qui seraient stockés et utilisés au fur et à mesure des besoins.

Il faut constater aussi que la construction du Spirale III a été annulée purement et simplement et que les crédits prévus pour cette construction ont été affectés à la force nucléaire. Et, pourtant, le choix du Spirale III a demandé bien du temps et suscité bien des controverses.

Votre rapporteur termine rapidement ses observations en constatant que la Direction technique et industrielle (D. T. I.) n'arrive plus, par manque de crédits, à lancer des études nouvelles nécessaires à la recherche dans le temps imparti de programme d'avenir tel que Mirage III V et Mirage III T 2, avions d'appui.

En résumé, de l'examen du Titre V, votre rapporteur insiste sur les points suivants qui lui paraissent essentiels pour le bon fonctionnement de l'armée de l'Air et de son avenir :

- 1^{er} nécessité de doter à 100 % les réacteurs pour le Mirage IV ;
- 2^o assurer la série des 65 Mirage III E en cours et envisager une tranche supplémentaire de 40 avions pour obtenir la soudure avec le Mirage III V ;
- 3^o régler au mieux le problème de l'avion-école.

*

* *

DEUXIÈME PARTIE. — Examen des possibilités de notre armée de l'Air et de ses perspectives d'avenir en fonction de nos moyens financiers et de notre industrie aéronautique.

Dans la première partie de ce rapport, votre rapporteur s'est efforcé de dégager le plus clairement possible les observations essentielles qui découlent de l'examen du budget 1963. Il se propose maintenant d'examiner la possibilité réelle de notre armée de l'Air en étudiant les points suivants :

1° Le commandement.

En 1962, ont été mis en place les grands commandements opérationnels de la force aérienne stratégique, de la défense aérienne, du transport aérien militaire et des forces armées tactiques. Le rôle de chacun de ces commandements a été bien défini : l'organisation est en cours d'achèvement.

Seul, le commandement des transmissions n'a pas encore été constitué. Il le sera sans doute en 1963.

Cette première constatation favorable nous permet de considérer qu'un grand pas a été franchi dans l'organisation du commandement. Nous devons en attendre beaucoup.

Notre pays se trouve placé en présence de menaces fort diverses, et il importe d'établir une conception de l'action à mener, commune aux trois armées. La nouvelle organisation du commandement de l'armée de l'Air permettra de clarifier la participation de la force aérienne à ces tâches de préparation et d'exécution du plan de défense commune.

2° La force stratégique nucléaire.

Priorité a été donnée, dans le budget, à la constitution la plus rapide possible de cette force stratégique nucléaire dite « force de dissuasion ».

Il n'est pas question pour votre rapporteur de raviver des controverses sur l'opportunité de créer ou non cette force nucléaire.

La loi de programme est un fait irréversible et la meilleure position, la plus réaliste, consiste désormais à donner à cette force stratégique toute sa valeur et dans les meilleurs délais.

Les premiers Mirage IV seront livrés à l'armée de l'Air fin 1963 pour entrer en expérimentation et un certain nombre d'équipages commenceront leur entraînement sur les C 135 qui ont été commandés aux Etats-Unis pour ravitailler en vol nos bombardiers stratégiques.

La première formation de Mirage IV sera opérationnelle dans le courant de 1964. Le budget de 1963 permet pour le moment de continuer l'infrastructure nécessaire mais un effort devra être fait dans le domaine au cours des prochaines années.

La mise en œuvre de ce Mirage IV ne peut se faire sans l'installation de stations de détection, de guidage et de communication. Deux stations Strida II devraient être terminées fin 1963, de même que nos stations-radar verront s'achever leur équipement en matériel « César ».

3° *La force tactique.*

La force tactique est essentiellement constituée par le Mirage III sous toutes ses versions.

Il convient à ce sujet de faire le point de ces Mirage, tout en rappelant à la Commission leurs caractéristiques essentielles.

Le Mirage III C, intercepteur tous temps, et avion d'appui, a été commandé à 100 exemplaires sur le budget de 1959. Il équipe actuellement nos formations, spécialement à Dijon et à Colmar.

Le Mirage III B, biplace d'entraînement et éventuellement d'attaque au sol a été commandé à 26 exemplaires et 50 Mirage III R, reconnaissance à longue distance, ont été financés sur la loi de programme.

Enfin, il avait été prévu au départ l'achat de 170 Mirage III E (intercepteur et intervention tactique à plus grand rayon d'action): A la suite d'un prélèvement de 280 millions effectué au profit de l'armée de terre en 1960 pour l'achat de véhicules, cette commande est tombée à 130 à deux tranches de 65. La première tranche est en cours d'exécution, mais par suite de hausses économiques et du manque de crédits, mal corrigé par le collectif,

on ne construira que 115 Mirage III E. Il faudrait 140 à 150 millions de crédits supplémentaires pour rattraper cette insuffisance dont les effets se feront sentir fin 1964, lorsque se terminera la deuxième tranche de 65 appareils.

Votre rapporteur attire tout particulièrement votre attention sur la gravité de cette situation qui laisse apparaître un manque d'équilibre de nos forces tactiques et stratégiques face aux exigences de notre corps de bataille.

Il est à noter que le Balzac, précurseur du Mirage III V à décollage vertical, poursuit ses essais dans d'excellentes conditions.

4° *Le transport aérien.*

Notre armée de l'Air est dans l'obligation de mettre en œuvre des véhicules de transport aérien indispensables à nos forces d'intervention.

Pour l'instant, nous ne disposons que du Nord 2501 dont on a beaucoup parlé à l'occasion des budgets précédents.

Cette flotte de Noratlas est très vieillissante et, malgré la qualité indéniable de cet appareil, il est à craindre que dans un proche avenir nous ne soyons plus en mesure de faire face à nos besoins qui étaient évalués l'an dernier à 435 tonnes. Votre rapporteur avait déjà attiré votre attention sur l'aspect inquiétant de notre force de transport et avait demandé des précisions en ce qui concerne le cargo de 8 tonnes « Transall », dont la construction est prévue en coopération avec l'Allemagne. Le vol du premier prototype a été retardé et n'a pas encore eu lieu à notre connaissance, alors qu'il était prévu pour 1962. Il semble que ce retard provienne des inondations de Hambourg. Les accords avec la République Fédérale concernant la phase de pré-série ont été signés en 1962. Cette opération en commun a déjà coûté à la France 76 millions.

5° *L'industrie aéronautique.*

La force aérienne d'un pays peut se mesurer à l'importance de son potentiel industriel. En France, pays par vocation et par tradition attaché à l'armée de l'Air, il importe que notre industrie

aéronautique soit en mesure d'étudier et de produire les matériels modernes nécessaires à la constitution d'une force aérienne nationale.

Cette industrie est placée à juste titre sous la tutelle du Ministre des Armées. Elle groupe actuellement 87.000 personnes, dont 56 % sont employées aux constructions de cellules, 20 % à celles des équipements.

Or il s'avère, et cela est fort grave, qu'à plus ou moins court terme ce secteur important de l'activité nationale est menacé d'une crise grave. Les usines de cellules seront les premières touchées. Dès la fin de 1963, les effectifs baisseront d'environ 10 % et ce mouvement s'accroîtra en 1964 et 1965. Les licenciements, s'ils devaient être décidés, entraîneraient de graves conséquences d'ordre social, technique et financier.

L'augmentation des prix de revient qui en résulterait gênerait nos exportations et aggraverait la situation, sans compter la perte de marchés extérieurs conquis avec difficultés et persévérance.

Certains ont envisagé l'abandon de la construction du Transall et parlé d'acheter des C 130 américains. La perte totale éprouvée par la France serait de l'ordre de 100 millions et il apparaît dans ces conditions qu'il convient de poursuivre l'opération.

A ce propos, votre rapporteur signale à la commission l'intérêt présenté par le Bréguet 941, appareil de 7 tonnes de charge utile à décollage et atterrissage court (STOL). Le prototype de cet avion vole et il donne entière satisfaction. Le Bréguet 941 ne résout que partiellement le problème posé par le vieillissement des Nord 2501, mais il n'en est pas moins vrai qu'il pourrait très rapidement être lancé en série, ce qui aurait en outre l'avantage de permettre à la Société Bréguet de vendre cet appareil à l'exportation.

Les essais de l'hélicoptère Frelon se déroulent dans de bonnes conditions et on peut envisager que dans les années à venir notre armée sera dotée du super-Frelon, hélicoptère à grande puissance.

Il faut souligner aussi l'intérêt présenté par le Mystère 20, bi-réacteur rapide de transport pour le personnel et dont le prototype volera en mai 1963.

Cette crise qui s'annonce est due au ralentissement des commandes de Caravelle, à la diminution probable des exporta-

tions de matériels militaires (pas de matériels nouveaux), due aussi au volume assez faible des autorisations de programme en fin de plan.

La commission se doit donc d'attirer l'attention du Gouvernement sur cette très importante question lourde de conséquences. La loi de programme militaire de 1960 avait pour principal objectif d'assurer entre autres un plan de charge régulier à notre industrie aéronautique et, à la veille d'un nouveau plan, nous nous demandons si la planification de l'ensemble de la charge de l'industrie aéronautique se fait dans les meilleures conditions possible.

Dans l'immédiat, la solution paraît résider en un complément de crédits pour rattraper la commande initiale de Mirage III E (150 millions), en achetant des Caravelles pour remplacer certains avions du GLAM, en poussant la fabrication du patrouilleur Atlantic et, enfin, en commandant en nombre assez important le Bréguet 941.

Conclusions.

La première caractéristique de ce budget est la priorité absolue donnée à la constitution de la force de dissuasion basée sur les bombardiers Mach 2 Mirage IV. La loi de programme militaire pour le financement de la première génération de la force de dissuasion laissait apparaître des insuffisances évidentes qu'il a été nécessaire de combler par des dotations supplémentaires au collectif 1962. Il est à penser qu'il en sera ainsi pour le collectif 1963.

Notre aviation tactique chargée de missions d'appui du corps de bataille terrestre devait être dotée de 176 Mirage III C, B et R et de 170 Mirage III E. L'abatement de 280 millions cité plus haut a amputé ce programme qui ne compte plus désormais que 115 Mirage III E.

La Commission doit donc demander énergiquement que soient rétablies dès 1963 et en 1964 les sommes dont le budget de l'Air a été amputé en 1960 pour que le corps de bataille français dispose d'une aviation d'appui efficace. Sans doute ces avions sont-ils coûteux, mais que vaudrait notre armée si elle ne pouvait pas compter sur une force aérienne puissante ? La priorité atomique ne doit pas avoir pour conséquence de priver notre armée de l'Air d'avions tactiques en nombre indispensable.

Nous devons également constater avec regret que l'on a négligé aussi l'avion cargo, puisque rien désormais ne laisse apparaître que le « 941 » et le Transall sortiront en série avant 1965, voire 1966.

Il en est de même du super-Frelon dont nous aimerions connaître le programme de fabrication et la date de mise en œuvre.

En aucun cas, sous le prétexte de difficultés budgétaires que nous comprenons fort bien d'ailleurs, nous ne devons accepter que nos armes tactiques et conventionnelles soient sacri-

fiées à la force de dissuasion. Pour notre sécurité, cette rénovation de nos armes doit être conduite en respectant un plan d'ensemble équitable.

Sous réserve de ces observations, la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées émet un avis favorable au vote du budget de l'armée de l'Air pour 1963.