

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1960-1961

Annexe au procès-verbal de la séance du 18 novembre 1960.

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
1961, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME II

ARMÉES

II. — 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, Sliman Belhabich, Jean Berthoin, le Général Antoine Béthouart, Marcel Boulangé, Jean Brajeux, Roger Carcassonne, Maurice Carrier, Pierre de Chevigny, Gaston Defferre, Roger Duchet, Claude Dumont, Edgar Faure, le Général Jean Ganeval, Georges Guille, Raymond Guyot, Jean de Lachomette, Bernard Lafay, Guy de La Vasselais, Edouard Le Bellegou, Jean Lecanuet, Marcel Lemaire, Etienne Le Sassi-Boisauné, Louis Leygue, Roger Marcellin, Ali Merred, Pierre Métayer, François Mitterrand, André Monteil, Roger Morève, Léon Motais de Narbonne, Labidi Neddaf, François de Nicolay, Jean Noury, Henri Parisot, Jean Périquier, le Général Ernest Petit, Guy Petit, Edgard Pisani, Benaïssa Sassi, Jean-Louis Tinaud, Jacques Vassor, Michel Yver.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1^{re} législ.) : 866, 886 (annexe 43), 922 et in-8° 194.

Sénat : 38 et 39 (Tome III, annexe 40) (1960-1961).

Mesdames, Messieurs,

Il ne semble pas que le rôle du Rapporteur pour avis de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées consiste à procéder à une analyse systématique des chiffres contenus dans le projet de budget de l'Armée de l'Air qui nous est soumis.

Il apparaît, au contraire, que sa mission est de dégager les idées générales et sans doute aussi d'insister sur certains points particuliers qui, en raison des événements ou de l'évolution de la technique, doivent bénéficier d'un examen attentif. C'est pourquoi votre Rapporteur pour avis a pensé préférable de ne pas procéder à une analyse serrée des Titres III, IV et V et qu'il envisage, après un court chapitre consacré aux généralités, d'insister sur les différentes missions de l'Armée de l'Air, les Ecoles, la force de transport, les Etudes et Investissements, l'Infrastructure et la Fabrication.

Sa conclusion sera précédée enfin d'une critique découvrant les insuffisances de ce projet de budget et les difficultés qui peuvent en résulter.

I. — Généralités.

On peut caractériser très vite ce projet de budget de l'Air en soulignant qu'il est d'abord et avant tout un budget de continuité et la reconduction dans l'ensemble du budget de 1960.

Il est intéressant cependant de constater à l'intérieur même de cette stabilité du budget de l'Air que le pourcentage d'ensemble des dépenses militaires par rapport aux dépenses publiques diminue constamment d'année en année.

	1957	1958	1959	1960	1961
Dépenses militaires	14.440	14.540	16.050	16.563	16.818
Dépenses publiques	53.890	57.970	66.310	67.500	69.350
Pourcentage	26,8 %	25 %	24,2 %	24,5 %	24,2 %

La Section Air pour 1961 s'inscrit pour :

3.550 millions de nouveaux francs en crédits de paiement ;

2.550 millions de nouveaux francs en autorisations de programme,

ce qui, par comparaison avec le budget total des Armées, représente :

21,1 % des crédits de paiement ;

32,9 % des autorisations de programme,

proportion en baisse par rapport à la moyenne des dernières années.

Mais il faut reconnaître que la continuité présentée par ce projet de budget n'entraîne pas de stagnation.

Dans le domaine des études, d'importants crédits — hors loi programme — sont prévus pour lancer des recherches sur des appareils à décollage vertical ou à décollage court. Dans le premier groupe, nous avons un certain retard par suite de l'accident survenu au « Coléoptère » ; en revanche, dans le second groupe, nous sommes mieux placés grâce au Bréguet 940.

Ces appareils sont appelés à jouer un rôle très important dans l'avenir, au point de vue militaire et commercial, en raison même de leurs faibles servitudes en infrastructure, de leur relative invulnérabilité en cas d'attaque surprise et de leur grande souplesse d'emploi, en Afrique spécialement.

Il convient de souligner également la diminution de crédits d'équipement pour pouvoir couvrir intégralement les dépenses de fonctionnement qui ne peuvent subir d'abattement. Enfin, la Section Commune absorbe de plus en plus de ces crédits d'équipements (atome, engins, hélicoptères).

Le tableau ci-dessous met en valeur la stabilité des effectifs, des autorisations de programme et des crédits de paiement.

	1960	1961	VARIATIONS en pourcentage.
Effectifs	137.065	138.337	+ 0,9
(Millions de nouveaux francs.)			
Autorisations de programme.....	2.490	2.559	+ 2,7
Crédits de paiement :			
Titre III.....	1.827,6	1.925,1	+ 5,3
Titre V.....	1.902,9	1.625,2	— 14,5

La différence de 200 millions de crédits de paiement sera couverte par prélèvement sur les crédits reportés d'un exercice sur l'autre.

Quelques remarques.

I. — Le budget de 1961 est le deuxième budget de la loi-programme dont le but est la modernisation de l'Armée. Toutefois, en raison de la prolongation des opérations en Algérie, une grosse part des crédits du Titre V ira au renouvellement des matériels et à la consommation de munitions au détriment des programmes de modernisation.

Les programmes d'approvisionnement et d'infrastructure ont été réduits. Nous reviendrons plus loin sur les inconvénients qui en résultent et que votre Rapporteur avait déjà soulignés l'an passé.

II. — Le budget de 1961 permettra de maintenir l'activité des forces aériennes en Algérie. Il a cependant été prévu un ralentissement de ces opérations au cours du 2^e semestre de 1961 : dans le cas où ce ralentissement ne s'opèrerait pas, il sera nécessaire de réduire l'activité des formations dans la Métropole et dans la Communauté, à moins que des crédits supplémentaires ne soient accordés.

III. — La similitude du budget de 1961 avec celui en cours n'est pas totale ; en effet, l'affectation des ressources montre des différences. D'une part, études et fabrications se trouvent diminuées, d'autre part, les moyens du Titre III, bien qu'augmentés, laissent subsister certaines insuffisances par rapport aux besoins.

La gestion des fonctions et services devra être particulièrement rigoureuse, notamment dans le domaine des réparations et de l'entretien du matériel.

IV. — L'exécution du budget 1961 ne pourra être menée à bien que dans la double hypothèse d'une évolution favorable du maintien de l'ordre en Algérie et de la stabilité des conditions économiques.

II. — Les missions de l'Armée de l'Air.

En faisant un rappel de ces missions, si différentes, votre rapporteur pourra ainsi définir dans quelle mesure les crédits de 1961 permettront à l'Armée de l'Air de les remplir, et également de faire face au recrutement et à l'instruction du personnel ainsi qu'au lancement des études.

Il faut assurer également la réparation et la fabrication nécessaires à un bon fonctionnement.

On peut distinguer trois missions essentielles :

1° *Soutien des opérations de maintien de l'ordre en Algérie, le Sahara — la Communauté ;*

2° *Participation à la défense commune (O. T. A. N.) ;*

3° *Mission de défense nationale (défense aérienne, défense intérieure, force de frappe).*

1° MAINTIEN DE L'ORDRE EN ALGÉRIE

La priorité est donnée sans nul doute cette année encore à l'accomplissement de cette mission.

Le personnel.

Il n'y a aucune difficulté majeure pour assurer aux formations d'Algérie le personnel nécessaire.

L'effectif moyen en Algérie sera de 31.000 hommes.

Le matériel.

La reconversion d'une partie des unités d'appui sur Fennec (T. 28) et Skyraider (AD 4) qui a été amorcée en 1960 s'achèvera dans le courant de 1961.

La force de coopération.

Cette force dite de coopération, destinée à assurer à l'Armée de Terre l'appui important et efficace qu'elle attend de l'Armée de l'Air, est maintenant suffisante.

Elle comporte actuellement :

- 3 escadrons d'appui lourd « Skyraider ».
- 3 escadrons d'appui léger « Fennec ».
- 16 escadrons d'appui léger « T. 6 ».
- 5 escadrilles d'observation « Broussard ».
- 2 groupements sahariens « Broussard - Dakota ».
- 2 escadrilles d'hélicoptères « H. 34 - Alouette ».
- 1 groupement d'Outre-Mer « M. Dassault 315 ».

A cette force, viennent s'ajouter les moyens aériens de chasse, de bombardement, de reconnaissance et de transport stationnés en Afrique du Nord, à savoir :

1 escadre de chasse à Oran.....	} Sur <i>Mistral</i> .
1 escadre de chasse à Bizerte.....	
1 escadre de chasse à Boufarik.....	
1 groupe de bombardement et de reconnaissance à Bône.	} Sur <i>B 26</i> .
1 groupe de bombardement et de reconnaissance à Oran.	
2 groupes de transport à Maison-Blanche..	} Sur <i>Nord 2501</i> .
1 groupe de transport à Blida.....	

L'énumération de ces moyens met en évidence la part prépondérante prise en Algérie par l'aviation légère qui avait disparu en 1940, qui avait retrouvé un peu sa mission en 1943 avec le *Piper Cub* et qui est désormais complètement rétablie, après bien des vicissitudes. C'est ainsi que maintenant nous trouvons à côté de l'Aviation légère de l'Armée de terre (A. L. A. T.) une nouvelle aviation légère de l'Armée de l'Air (A. L. A. A.) qui dispose de moyens importants et qui joue un rôle d'appui-enseignement, d'appui-feu et d'appui-transport absolument prépondérant.

B. — LE SAHARA

Il est à craindre, quelle que soit l'évolution de la situation en Algérie, que le problème de la défense du Sahara se posera désormais assez rapidement.

Partout, tout autour de ses 6.000 km de frontière, cet immense territoire très peu peuplé, mais riche de pétrole et de gaz naturel, est menacé par des voisins envieux et sans doute encouragés.

Or il est évident qu'on ne peut défendre le Sahara avec efficacité sans le concours de l'Armée de l'Air. Celle-ci doit sans arrêt surveiller le territoire, disposer d'une force d'intervention et aussi d'une flotte d'avions de transport.

Le Sahara est enfin un champ d'expérimentation idéal pour les expériences atomiques et pour les essais d'engins de toute sorte.

Tout laisse penser que le Ministre des Armées a pris les dispositions nécessaires, et pour le matériel et pour l'équipement des bases.

C. — LA COMMUNAUTÉ

La situation est encore trop mouvante pour que votre Rapporteur puisse émettre valablement une opinion sur le rôle que jouera désormais l'Armée de l'Air dans les pays de la Communauté.

L'Armée de l'Air dispose actuellement dans les Etats de la Communauté de :

- 5 groupements aériens mixtes d'Outre-Mer ;
- 1 Escadrille d'Outre-Mer.

Il est certain que, dans les mois à venir, des regroupements importants vont s'opérer. Mais il convient toutefois de faire observer que si les jeunes Etats de la Communauté disposeront, grâce à nous, d'une armée de terre nationale et même d'une Marine, dans un délai assez court, il en sera tout autrement pour une armée de l'Air. La France doit donc normalement jouer un rôle très important au point de vue aérien dans ces Etats, pendant de longues années.

La défense commune de ces Etats et le maintien de notre prestige nous imposent donc des sacrifices et l'obligation de disposer d'un matériel moderne et adapté.

2° PARTICIPATION A LA DÉFENSE COMMUNE (O. T. A. N.)

Il importe à ce sujet de dire l'essentiel, à savoir que les forces d'attaque et d'appui seront renforcées d'une part par la transformation de 3 Escadrons sur Mirage III et d'autre part, par la mise sur pied d'un bataillon de *Nike* et d'une partie de l'escadre de *Mace*.

Une récente visite effectuée par votre Rapporteur à la 10^e Escadre de chasse lui a permis de constater que cette transformation est déjà en cours, pour recevoir le premier Mirage III.

La situation de notre Armée de l'Air (Défense commune et O. T. A. N.) sera la suivante à la fin de 1961 :

Forces de combats.

35 Escadrons :

11 d'interception de jour (Mystère IV et SMB 2).

7 d'interception tout temps (Mirage III, Vautour et F. 86 K).

10 d'appui tactique (F. 100, F. 84 F).

3 de reconnaissance (R. F. 84 F).

4 de bombardement (Vautour B, B. 26).

2 Bataillons de *Nike*.

1 Escadre de *Mace*.

Forces de transports.

8 Groupes de Nord 2501.

1 Groupe de Breguet 761 (Deux-Ponts).

3° LA DÉFENSE NATIONALE (D. A. T., D. I. T. ET LA FORCE DE FRAPPE)

En 1961, se poursuivra le programme de modernisation des stations de défense aérienne.

Le but à atteindre est la couverture de l'ensemble Métropole-Afrique du Nord par l'installation de moyens plus puissants de détection et par la mise en place de dispositifs semi-automatiques de moyens d'information, de conduite de tir ou d'interception.

En 1962, le contrôle de l'espace aérien national de la Métropole, de l'Algérie et du Sahara sera total.

Quant à la force de frappe, elle concerne uniquement la « loi de programme relative à certains équipements militaires ».

III. — Les écoles.

Un problème particulier se pose tout d'abord, celui du repli des écoles stationnées au Maroc.

En effet, la signature des accords franco-marocains sur l'évacuation des forces françaises est intervenue postérieurement à la préparation du projet du budget 1961.

Les complications financières résultant des mouvements d'unités ne figurent donc pas dans le projet de budget de la Section Air.

Les explications fournies dernièrement par M. le Ministre des Armées devant votre Commission montrent que le problème a été étudié dans son ensemble.

Nous pensons qu'il faudra sans doute tenir compte des demandes des nations européennes tendant à utiliser nos bases-écoles pour la formation de leurs pilotes. Ce serait là une excellente occasion de manifester notre bonne volonté pour l'heureux aboutissement de la normalisation des méthodes d'enseignement dans le cadre de la défense de l'Europe.

Le montant des dépenses occasionnées par le repli des écoles stationnées au Maroc peut être évalué à 20 millions de NF pour 1961 ; 49 millions de NF sont à prévoir pour 1962 et 1963.

Mais des crédits d'infrastructure sont à ouvrir dès 1961 en raison des délais de réalisation des travaux.

Ce problème de financement a été soumis au Ministère des Finances à l'occasion du déficit du deuxième collectif 1960.

Valeur des Ecoles de l'Armée de l'Air.

Nous ne parlerons ici que des Ecoles de formation du personnel sous-officier spécialiste où une comparaison peut être faite avec le secteur civil.

L'école la plus représentative de l'effort fait par l'Armée de l'Air pour la formation de ce personnel est celle de Rochefort que votre Rapporteur a eu la grande satisfaction de visiter.

Rochefort est la concentration unique de tous les centres techniques de l'Armée de l'Air.

L'Ecole de Rochefort a délivré :

De 1916 à 1940 :

13.000 brevets de mécaniciens ;

2.500 brevets de radio-électriciens ;

De 1940 à 1950 :

5.000 brevets élémentaires ;

Depuis 1950 :

30.000 brevets de toutes catégories.

L'Ecole des Mécaniciens a instruit en quinze ans :

14.000 brevetés élémentaires ;

4.000 brevetés supérieurs ;

1.000 brevetés cadre de maîtrise.

Sur ce nombre, 5.000 servent aujourd'hui dans l'Armée de l'Air, les autres étant passés dans l'Industrie privée : leur qualification exceptionnelle, notamment en électronique, a donné un grand renom à l'Ecole qui a, en outre, formé 2.000 brevetés d'un personnel étranger à l'Armée de l'Air (étrangers, marins, armée de terre, Direction technique et industrielle).

Votre Rapporteur insiste auprès de M. le Ministre des Armées pour qu'un effort particulier soit consenti en faveur de l'Ecole de Rochefort : cet effort devra porter sur l'infrastructure (amélioration et modernisation des locaux d'instruction), l'équipement sportif actuellement insuffisant (piscine), la création de logements d'officiers et d'instructeurs et enfin si possible l'aménagement d'une piste digne d'une aussi grande Ecole.

IV. — La force de transport.

(Evaluation de la force de transport Nord 2501 et recouplement avec le Cargo 8 tonnes Transall).

1° L'Armée de l'Air disposera en 1961 de 199 appareils N. 2501 représentant 150 avions de transport en ligne — soit une capacité de transport de 480 tonnes instantanées — dont 400 tonnes répondent aux besoins « Transport Tactique » définis par les directives ministérielles de Politique Militaire à long terme de novembre 1958.

2° Compte tenu de la casse et du vieillissement, ce tonnage évoluera comme suit, de 1961 à 1966 :

	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Capacité transport, tonnage instantané	480	480	474	467	454	435

Le minimum 435 en 1966 est estimé compatible avec les besoins prévisibles à cette époque.

3° La mise en service du Cargo 8 tonnes est prévue comme suit :

	1964	1965	1966
Transall en service.....	0	6	12

Ce qui montre que, dès 1966, avec l'apport des Cargo 8 tonnes les possibilités offertes s'élèvent à 510 tonnes, ce qui est suffisant pour répondre aux besoins.

Dans son rapport de l'an passé, votre rapporteur avait déjà attiré l'attention sur les difficultés que pourrait avoir l'Armée de l'Air pour faire la soudure.

On est en droit en effet de se demander si le Nord-2501 tiendrait aussi longtemps qu'on le pense.

Il faut noter cependant qu'en cas de nécessité absolue et face à une insuffisance de la Force de transport, l'Armée de l'Air pourrait obtenir la réquisition immédiate des moyens de transport civils.

V. — Les Etudes et Investissements.

1° Les décisions prises en 1959 et 1960 ont engagé l'avenir pour de nombreuses années.

Il s'agit du lancement des prototypes suivants :

— *avion patrouilleur NATO Bréguet 1150.*

L'étude est financée sur un plan international ; les décisions concernant la série doivent être prises en 1961. Aussi, sur le projet de budget 1961 figurent les crédits nécessaires pour pouvoir passer la commande d'une première tranche française de 27 appareils, comme cela est indiqué sur la loi-programme ; les commandes françaises relatives à la seconde tranche seront passées après 1964, c'est pourquoi les crédits correspondants ne figurent pas sur la loi-programme.

— *avion cargo 8 tonnes Transall.*

L'étude est financée pour moitié par l'Allemagne ; les décisions relatives à la série sont à prendre seulement en 1962. Pour cette

raison, cet appareil ne figure pas sur la loi-programme. Les crédits nécessaires apparaîtront en leur temps dans la partie des budgets annuels hors loi-programme.

— *un avion de transport à décollage très court.*

Deux versions sont prévues pour cet appareil : une version militaire : cargo Bréguet 941 ; un version civile : Bréguet 942. La réalisation des prototypes n'est pas suffisamment avancée pour que puisse être précisée la date de lancement en série. Aussi, pour la version militaire, aucune inscription n'a pu être faite dans la loi-programme ; les crédits nécessaires seront inscrits dans la partie des budgets hors loi-programme ; il en sera de même pour la version civile.

— *un avion d'appui à décollage vertical.*

Cet avion correspond au programme d'avion d'appui tactique, 3^e génération, défini par SHAPE. Divers projets sont actuellement établis par les industriels. Les conditions de lancement des prototypes sont actuellement en cours de négociation tant sur le plan national que sur le plan international. Aucune date ne peut actuellement être avancée pour un lancement en série, c'est pourquoi cet appareil ne figure pas sur la loi-programme.

— *un engin sol-sol balistique.*

Cet engin constituera l'arme de frappe future destinée à remplacer les Mirage IV qui pourront alors être utilisés pour les missions de reconnaissance, de contre-mesure électronique ou de bombardement avec bombes conventionnelles ou engin air-sol.

— *un engin air-sol.*

Cet engin d'une charge de 250 kg constitue l'arme destinée aux avions d'appui.

— *un système de transmission d'information radar.*

Ce système permettra non seulement de moderniser considérablement les stations militaires s'occupant de défense aérienne, mais aussi de doter les services de la navigation aérienne des moyens indispensables pour assurer convenablement leur travail avec l'avènement des avions de transport à réaction.

La quasi-totalité des crédits demandés au titre des opérations nouvelles servira à financer non seulement la tranche 1961 des études et réalisations prototypes mentionnées ci-dessus, mais aussi à poursuivre l'effort entrepris antérieurement à propos d'appareils tels que le Mirage III, le Mirage IV, le Super-Broussard, les avions bi-moteurs à BASTAN, l'Alouette III, le SE 3200 Frelon, divers engins et matériels d'électronique. Les études véritablement nouvelles seront de très faible importance, sauf dans le domaine de l'aéronautique civile où des crédits ont été inscrits, pour amorcer l'étude d'un appareil supersonique de transport de passagers dont la mise en service devrait avoir lieu dans huit ou dix ans.

2° Les crédits d'équipement technique et industriel seront poursuivis, des aménagements techniques étant constamment nécessaires pour adapter les moyens d'essais aux études nouvelles.

Une part importante des crédits sera employée à l'installation de bancs pour propulseurs d'engins balistiques à poudre ou à liquide et aux moyens d'essais pour le matériel de navigation en vue des études tendant à la réalisation de l'engin S. S. B. S.

VI. — L'infrastructure.

Les crédits prévus seront consacrés :

- aux bases d'engins en Allemagne ;
- au P. C. de guerre du 1^{er} C. A. T. A. C. ;
- à une tranche de mise en posture atomique ;
- à la rénovation de certaines bases, l'effort portant plus spécialement sur les bases-écoles.

La dotation « Algérie » a été nettement réduite par rapport à 1960 mais on peut espérer que la 5^e Région Aérienne pourra tenir dans le plafond prévu.

VII. — Les fabrications.

a) *Les matériels non-aériens.*

Des compressions sévères ont été appliquées au chapitre « Habillement ».

L'entretien des effectifs et la réalisation des matériels collectifs destinés à l'Algérie pourront néanmoins être assurés, mais au détriment des stocks de matériels-campagne indispensables à un déploiement opérationnel des unités de la Métropole.

Les crédits affectés au chapitre « Munitions » permettront :

— d'assurer jusqu'à la moitié de 1962 :

a) la couverture des besoins de l'Algérie ;

b) les consommations réduites en munitions d'instruction ;

— de poursuivre à une cadence atténuée la réalisation des stocks de munitions de guerre et d'engins Air-Air et Air-Sol.

Les crédits affectés au chapitre « *Matériels de servitude* » seront consacrés en priorité aux véhicules techniques. Le renouvellement du parc de véhicules devra à nouveau être étalé.

b) *Les matériels aériens et les matériels de télécommunication.*

MATERIEL DE TELECOMMUNICATION

Le programme comporte :

— des fabrications de rechanges ;

— la réalisation de matériel radio de bord ;

— la réalisation pour la D. A. T. de moyens de communication et de navigation ;

— la réalisation d'équipements pour la guerre électronique.

MATERIEL AERIEN

Pour le Mirage IV : les autorisations de programme complètent celles de 1960 pour former le total de 1.000 millions prévu à la loi-programme ;

Pour le Mirage III : une nouvelle tranche de 100 appareils était prévue, mais sur les 28 milliards d'abattement demandés par l'Assemblée Nationale, 14 seront pris en 1961 sur le chapitre « Mirage III ».

VIII. — Difficultés. Insuffisances.

L'Armée de l'Air pourra vivre avec les crédits qui lui sont alloués, mais il n'en reste pas moins vrai que des difficultés sérieuses subsistent dans certains domaines, ceux du personnel, des carburants, des réparations de matériels, des stocks de mobilisation, de l'infrastructure.

Personnel.

I. — Le volume du personnel est voisin de celui de 1960 : 138.915 en 1960, 140.236 en 1961.

Cependant, les charges seront accrues par la mise sur pied du second bataillon de NIKE et la constitution de l'escadre d'engins MACE.

Des aménagements devront être effectués dans les formations et services pour qu'il ne soit pas porté atteinte à l'efficacité de la contribution de l'Armée de l'Air aux opérations du maintien de l'ordre.

II. — *Situation du personnel.* — La revalorisation de la fonction militaire devient de plus en plus nécessaire : pour assurer le recrutement des cadres appelés à utiliser des matériels de plus en plus complexes, délicats et donc coûteux.

Le problème est particulièrement grave en ce qui concerne les sous-officiers.

Le départ volontaire des sous-officiers spécialistes, soit par demande de mise à la retraite, soit surtout par non-renouvellement de contrat, constitue un problème inquiétant.

Ces départs concernent essentiellement les spécialistes de grade inférieur : ce sont les sergents qui, une fois formés dans les Ecoles de l'Armée de l'Air, terminent leurs obligations contractuelles, puis se tournent vers le secteur civil.

Sur 100 départs de sous-officiers brevetés, il y a ceux de 71 sergents.

Cette désaffection à l'égard du métier militaire provient de ce que les servitudes particulièrement lourdes à l'heure actuelle, en particulier pour les chargés de famille (mutations, séparation, logement, scolarisation des enfants) n'ont pas de compensations suffisantes et que, si l'Armée de l'Air donne un métier, par la qualité de l'instruction qu'elle dispense, elle n'offre plus de carrière au personnel de valeur.

Il y a donc un double problème de rémunération et d'avancement qui ne peut être résolu que par une modification du système actuel des échelles de solde, d'une part, et par une amélioration de la pyramide des grades, d'autre part.

Réparations de matériels.

Des difficultés très sérieuses se manifestent déjà en 1960, en raison tant du volume des travaux que de l'incidence des hausses de salaire sur les prix ; ces difficultés seront accrues par l'arrivée en revision majeure de matériel prioritaire F. 100 — N. 2501 — H. 34.

Stocks de mobilisation.

Ils ont été entamés au cours des exercices antérieurs et il n'est pas question de les reconstituer avec le budget actuel.

Carburants.

I. — Le budget 1960 s'est révélé insuffisant pour les carburants.

Cette insuffisance s'explique par :

— un dépassement important des consommations de carburants en Algérie (16 millions de nouveaux francs) ;

— l'impossibilité de tenir les restrictions d'heures de vol envisagées hors d'Algérie.

II. — Pour remédier à cette insuffisance, il a été nécessaire de mettre en consommation une partie importante des stocks de mobilisation qui sont descendus de 90 à 30 jours : descendre plus bas serait dangereux.

L'accroissement des crédits inscrits au chapitre 34-52 « Carburants » pour 1961 fait apparaître une augmentation de 1.400 millions d'anciens francs.

En réalité, cette augmentation ne permettra qu'une activité sensiblement égale à celle de 1960, en raison des besoins accrus par suite de l'utilisation d'avions plus gros consommateurs et par la prise en charge par l'Armée de l'Air du 1^{er} bataillon de « Nike ».

III. — A noter que les crédits 1961 correspondent à 12 heures de vol par pilote et par mois. L'O. T. A. N. recommande 20 heures-mois.

Conclusions.

Il apparaît nécessaire à votre Rapporteur de mettre en relief certains points de son exposé pour y attirer plus particulièrement l'attention du Ministre des Armées afin d'obtenir qu'il soit remédié dans la mesure du possible aux inconvénients déjà soulignés.

Le Budget de la Section Air pour 1961 se caractérise par sa continuité sans pour cela entraîner la stagnation. Mais certains chiffres ou certaines dispositions laissent entrevoir qu'un excès de continuité ou de reconduction pure et simple des éléments d'un budget de l'Air constitue à la longue une source dangereuse de stagnation et par conséquent de recul ;

— il convient de souligner l'importance des mesures à prendre en faveur du personnel : reclassements indiciaires des cadres, revalorisation insuffisante jusqu'à maintenant des charges militaires et des taux des frais de déplacement.

L'infrastructure souffre depuis plusieurs années d'un manque de crédits qui finalement peut avoir de graves conséquences. Nos immeubles et nos pistes sont mal entretenus : attendre trop longtemps coûtera bien plus cher que d'entretenir au fur et à mesure des besoins.

Il faut tenir très largement compte de l'importance du rôle que joue et va jouer l'Armée de l'Air en Afrique, pour le maintien de l'ordre en Algérie, pour la défense du Sahara, pour la Communauté.

Les crédits d'entretien et de réparation du matériel aérien sont à un niveau insuffisant depuis plusieurs années. Il en résulte une diminution de la capacité de combat de l'Armée de l'Air

Il importe d'assurer à l'industrie aéronautique française un plan de charge convenable pendant plusieurs années. En attendant la production du « Transall », peut-être serait-il souhaitable d'envisager par les ventes à l'étranger la continuité de la chaîne de production du Nord-2501. A ce propos, il faut éviter les reports de plus en plus importants de crédits de paiement d'une année sur l'autre à une période où l'industrie aéronautique, loin d'être saturée, envisage une reconversion qui serait désastreuse.

Compte tenu de ces observations, votre Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées émet un avis favorable au budget de l'Armée de l'Air pour 1961.