

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE OUVERTE LE 27 DECEMBRE 1962

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

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1963 (2° partie. — Moyens des services et dispositions spéciales), ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

Rapporteur général.

ANNEXE N° 41

ARMÉES

Section Air.

Rapporteur spécial : M. Julien BRUNHES

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Jacques Masteau, Gustave Alric, Yvon Coudé du Foresto, vice-présidents ; Julien Brunhes, Martial Brousse, Marc Desaché, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, Jacques Duclos, André Fossét, Pierre Garet, Michel Kistler, Roger Lachèvre, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Georges Marrane, Pierre Métayer, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Jacques Richard, Ludovic Tron.

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 (1962-1963).

Mesdames, Messieurs,

La première question qui se pose pour le budget de l'Armée de l'Air est de savoir quelles sont les missions de cette armée et, par conséquent, ses objectifs. Le Ministre des Forces armées estime que la première mission est d'assurer, en toute priorité, la mise sur pied et la mise en œuvre des composants de la force de frappe; puis, ensuite, de rester capable d'assurer les missions d'intervention par avions et engins, dans la zone d'action des forces françaises.

Nous ne discuterons pas, au début de ce rapport, le problème de la force de frappe, dont nous ne reparlerons qu'en conclusion, et votre Rapporteur se contentera de passer en revue les principaux chapitres de ce budget et de vous faire part des observations qu'il lui suggère.

*
* *

1° MASSES BUDGÉTAIRES

L'ensemble des propositions de budget pour 1963 se monte à 2.051,6 millions de francs pour les dépenses ordinaires, et à 2.065,4 millions de francs pour les dépenses en capital, soit au total 4.117 millions de francs, et les autorisations de programme se montent à 2.282 millions de francs.

Ci-après figurent les comparaisons entre les dépenses de fonctionnement et les dépenses d'équipement pour 1962 et 1963. Nous rappelons que, pour 1962, les dépenses en capital avaient été prévues pour 1.385 millions de francs, mais qu'elles ont été augmentées successivement par deux lois rectificatives de 320 millions de francs

en juillet et 138 millions de francs en décembre, ce qui fait que le chiffre de 1.385 millions de francs a été en réalité de 1.843 millions de francs.

DESIGNATION	1962	1963
	(En millions de francs.)	
<i>Crédits de paiement</i> (chapitres propres à l'armée de l'Air) :		
— Dépenses ordinaires (loi de finances).....	2.020	2.051,6
— Dépenses en capital :		
— (loi de finances).....	1.385	2.065,4
— première loi de finances rectificative de 1962..	320	»
— deuxième loi de finances rectificative de 1962..	138	»
	1.843	2.065,4
Totaux pour les crédits de paiement.....	3.863	4.117
<i>Autorisations de programme</i>	1.514	2.282

Le total des crédits de paiement se monte donc à 3.863 millions de francs pour 1962 et il est demandé 4.117 millions de francs pour 1963 ; les augmentations portent essentiellement sur les dépenses en capital, spécialement en raison des paiements de fabrications qui ont été en retard sur la loi-programme du 8 décembre 1960.

La première constatation qu'on peut faire est donc que les dépenses ordinaires (ou de fonctionnement) n'ont pas augmenté sensiblement et que l'augmentation apparente de 31 millions de francs correspond simplement à des augmentations de soldes. Comme nous le verrons à propos des effectifs, ces augmentations de soldes n'ont pas été compensées par la diminution de l'effectif du personnel de 12.000 hommes pour 1963.

*
* *

2° PERSONNEL ET EFFECTIFS

Les effectifs de l'armée de l'Air ont diminué d'environ 12.000 hommes, spécialement du fait de la diminution du nombre des maintenus et, d'autre part, il y a une augmentation de l'effectif du contin-

gent de plus de 5.000 hommes ; les effectifs réels prévus sont les suivants pour 1962 et 1963 :

	1962	1963
Officiers active	9.295	9.289
maintenus	581	3
Sous-officiers A. D. L.....	47.994	48.261
P. D. L.....	2.300	2.150
maintenus	1.580	40
Troupe A. D. L.....	8.252	7.752
P. D. L.....	52.095	57.367
maintenus	15.882	877
Personnel féminin.....	3.191	3.191

16.000 hommes retirés d'Algérie.

Soldes : 1.035.000 F au lieu de 1.004.000 F.

En gros : + 30 millions de francs } + 104.
 } — 73.

(En gros : 12.000 hommes en moins.)

En matière d'effectifs et de personnel, le problème le plus grave est actuellement celui des spécialistes et il semble que les hommes qui sont ainsi formés dans l'Armée de l'Air servent ensuite de cadres dans l'industrie privée ; ils acquièrent leur formation professionnelle sur les crédits de l'Armée de l'Air. On peut dire qu'un pilote d'avion coûte environ 35 millions d'anciens francs à former et qu'un tireur de SS 11 coûte environ une quinzaine de millions. Dans ces conditions la formation du personnel et des spécialistes de toutes sortes est une des principales causes des dépenses en personnel de l'Armée de l'Air et il est regrettable de constater qu'une très faible partie de ce personnel reste dans l'Armée. Or les départs de spécialistes ne se ralentissent pas et le Ministre des Armées cherche à remédier à cette situation.

Il semble que jouent, d'une part, les difficultés matérielles dues aux soldes relativement faibles et surtout aux difficultés de loger sa famille en étant souvent transplanté, difficultés qui concernent aussi bien l'éducation des enfants que la vie familiale propre.

D'autre part, enfin, interviennent des raisons psychologiques : les attaques contre l'Armée et le manque de considération dont elle est l'objet depuis plusieurs mois n'encouragent pas les jeunes compétents et courageux à rester dans l'Armée.

Il y a donc un double effort à faire :

— d'une part, sur le plan matériel : il semble bien rentable de conserver le personnel déjà instruit par un système de primes

de rengagements accordées au seul personnel spécialiste, avec des taux plus élevés pour les techniques poussées : ce système serait bien meilleur que celui des primes d'engagement et permettrait, peut-être, de proposer des traitements convenables grâce à des surprimes aux spécialistes dont on a besoin ;

— d'autre part, enfin, il n'est pas douteux que le développement d'une politique de logements permettant de diminuer le nomadisme, ou tout au moins d'en atténuer les effets, est indispensable et doit être étudié de très près.

L'effectif du personnel affecté à l'instruction ou appelé à la suivre a atteint en 1961 20 % de l'ensemble des militaires de la section Air. On peut penser qu'avec la réduction du service militaire ce pourcentage augmentera encore et fera véritablement de l'Armée de l'Air, en grande partie, une école de formation professionnelle. C'est pourquoi il est urgent que l'on adopte des mesures qui permettent de conserver autant que possible le personnel qualifié ; c'est évidemment sur le corps des sous-officiers que doit porter avant tout cet effort.

Actuellement l'Armée de l'Air dispose de 4.500 pilotes environ, dont 3.000 officiers et 1.500 sous-officiers, parmi lesquels 1.725 sont pilotes d'avions à réaction.

*
* *

3° MATÉRIELS AÉRIENS DONT DISPOSE L'ARMÉE DE L'AIR

Le matériel aérien dont dispose l'armée de l'Air comprenait, à la fin de 1962, environ 3.200 avions (dont 42 types différents) et 350 hélicoptères.

Matériel aérien de l'Armée de l'Air.

Alcyon (MS 733).....	99	Nord-Atlas (N 2501).....	195
Beechcraft	57	Ouragan (MD 450).....	108
Broussard (M 1 + 1521).....	218	Ramier (Nord 1500).....	100
Dakota (C 47).....	131	Shooting Star (T 33).....	119
Fennec (T 28).....	136	Skyraider (AD 4).....	102
Flamant I (MD 315).....	112	Super Mystère (B 2).....	118
Flamant II (MD 312).....	112	Super Sabre.....	73
Invader (B 26).....	57	Texan (T 6).....	433
Magister (CM 170).....	184	Thunder Flash (RF 84 F).....	67
Martinet (M 701).....	78	Thunderstreak (F 84 F).....	154
Mirage III C.....	80	Vautour N (SO 490 N).....	56
Mystère IV A.....	192		

Ce tableau énumère les principaux appareils en service ; nous n'y avons pas fait figurer les appareils dont le nombre dans notre Armée de l'air est inférieur à 50.

Quant aux hélicoptères ils se décomposent en gros en :

Alouettes	104
H. 34.....	164
H. 19.....	35
H. 13.....	48

Ces appareils, pour beaucoup d'entre eux, sont des fins de séries, spécialement pour les Nord 2501 et, d'autre part, les appareils américains, qui nous ont été particulièrement précieux pour la guerre d'Algérie, correspondent à une forme de guerre dont on n'est nullement certain qu'elle soit périmée ; par conséquent, on peut dire qu'ils peuvent participer effectivement aux missions de l'Armée de l'air.

Par contre, certains appareils dont les séries sont terminées commencent à être fatigués et il est particulièrement regrettable qu'il n'y ait aucun appareil pour remplacer le Nord-Atlas à l'expiration de son existence normale.

*
* *

4° PROGRAMME D'ÉTUDE ET DE FABRICATION

Le programme d'étude comprend principalement les appareils suivants :

Le Mirage III. — Des travaux d'essai et de mise au point portent sur trois ou quatre de ces appareils qui semblent d'ailleurs promis à un avenir sérieux, même sur le plan des exportations.

Le Mirage IV. — Malgré ce qui a été indiqué récemment dans divers journaux, ces appareils sont toujours à l'étude. Leur mise au point est loin d'être terminée. Même si, comme l'a indiqué le Gouvernement, les premiers appareils de série sont livrés à la fin de 1963, il est certain qu'ils ne seront pas disponibles en formation avant le milieu de 1964.

Patrouilleur Nato. — Après l'accident du prototype 02, le 01 a repris ses vols en attendant que sortent des appareils de la phase de transition, dont le premier doit être livré en 1963.

Cargo Transall. — Votre Rapporteur est obligé de penser que les doutes qu'il a exprimés, au nom de la Commission des Finances pendant les dernières années, sont malheureusement confirmés. Cet appareil sera très loin d'entrer en service au moment où les Nord-Atlas seront usés ; des retards nombreux de fabrication, qui ont été causés soit en France, soit en Allemagne, ont retardé les essais et c'est le *premier* prototype seulement qui va commencer ses essais.

Avion à décollage court. — Les essais du Breguet 941 seront poursuivis en 1963 et il sera très intéressant de les suivre pour vérifier que cet appareil est susceptible de donner les satisfactions demandées.

Avion à décollage vertical. — L'avion expérimental Balzac a commencé ses premiers essais qui vont être continués en 1963, mais il s'agit bien entendu uniquement d'études.

Pour les *hélicoptères*, c'est le Frelon qui fait actuellement l'objet de négociations avec l'Allemagne, pour la production en commun de cet appareil dont le prototype va voler incessamment.

Pour le *cargo léger* on sait que l'année 1962 a amené des flottements et des indécisions, puisque les hésitations entre plusieurs appareils se sont traduites par un premier choix du Spirale III, puis par l'abandon de ce programme et par la reprise des études de l'appareil Breguet. Nous ne pouvons pas encore dire ce qu'il en sera de ce programme des cargos légers.

Engins. — Dans le domaine des engins air-air, air-sol et engins cibles, les mises au point continuent sur les études en cours, et en particulier, depuis 1962, l'étude de l'A. S. 33, engin air-sol, est entreprise en collaboration avec l'industrie allemande.

Pour les engins anti-chars, Nord-Aviation continue l'étude du S. S. 11 à télécommande automatique.

Enfin, des études relatives au programme d'engins balistiques stratégiques se poursuivent à la S. E. R. E. B. et se poursuivront en 1963, intéressant d'ailleurs de nombreux sous-traitants de l'industrie aéronautique.

5° PROBLÈMES DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE

Le problème le plus sérieux qui se pose à propos de ce budget est celui de la construction du matériel aéronautique dans les usines françaises et on peut dire que l'arrêt de la construction des Caravelle pose un problème fort grave des charges de nos usines, car la Caravelle est un appareil remarquablement réussi. Mais elle a provoqué des recherches très poussées des industries aéronautiques américaine et britannique qui, les unes et les autres, vont sortir des appareils probablement du même type, c'est-à-dire des moyen-courriers rapides. On peut donc craindre de ne pas atteindre le chiffre de 200 appareils qui était prévu et d'être provisoirement limité aux 150 appareils vendus.

N'oublions pas que l'industrie aéronautique française utilise 87.500 personnes, se répartissant en 49.500 pour les cellules, 17.500 pour les moteurs, 20.500 pour les équipements.

Cette industrie est menacée d'une grave crise car elle fabrique peu de matériel nouveau exportable et certains s'interrogent sur les possibilités d'action du ministère de tutelle en matière de développement des ventes à l'étranger.

On peut dire que la recherche même de marchés étrangers nécessite une liaison très étroite avec les ministères civils (Affaires étrangères, Affaires économiques, Commerce extérieur, etc.), et notre Commission des Finances pose de nouveau la question de l'unité de notre aviation. Certains appareils, tels que le Super-Broussard, le Breguet 941, etc., semblent être susceptibles d'être largement exportés, et on peut se demander si les Pouvoirs publics ont eu raison de s'orienter presque uniquement sur du matériel militaire plus que sur ces appareils dont l'exportation aurait fort aidé notre balance des comptes.

On peut dire également que c'est l'absence de commandes françaises qui constitue un lourd handicap à l'exportation d'appareils (Potez 840, Super-Broussard, Breguet 941). Il faudrait donc demander aux services civils français (compagnies d'aviation, G. L. A. M., etc.) d'utiliser des appareils français susceptibles d'être exportés, afin de montrer aux pays étrangers que ces appareils sont d'un bon rendement. La compagnie Air Inter prendrait certainement de tels appareils si un financement à long terme était prévu pour lui permettre de les acheter.

Notre Commission pense que certains appareils français en cours de fabrication ou en cours d'études, tels que le Super-Broussard, le Potez 840, le Breguet 941, l'Alouette IV seraient beaucoup plus susceptibles d'être vendus à l'étranger s'ils étaient commandés pas nos services nationaux et si, par conséquent, ils étaient assurés d'être suivis en rechanges et en modifications.

*
* *

6° DÉPENSES EN CAPITAL

Les dépenses en capital (crédits de paiement) qui forment le titre V sont groupées en quatre parties.

La première : « Etudes, recherches et prototypes », passe de 360 millions de francs à 495 millions de francs de 1962 à 1963. Nous avons, dans un chapitre précédent, étudié le détail de ces crédits.

La deuxième partie : « Investissements techniques et industriels » passe de 7,5 millions de francs à 85 millions de francs, augmentation essentiellement due à des réévaluations économiques de ce programme.

La troisième partie : « Fabrications » passe de 888,6 millions de francs à 1.374,5 millions de francs, augmentation due au chapitre 53-71 : Télécommunications (150 millions de francs à 255 millions de francs) et au chapitre 53-72 : Matériel aérien (500 millions de francs à 880 millions de francs).

Enfin, la quatrième partie : « Infrastructure logistique » passe en crédits de paiement de 129 millions de francs à 111 millions de francs, en raison de virements de transfert à d'autres budgets, en particulier Travaux publics.

Votre Rapporteur n'a pas d'observations à faire sur ces différentes modifications.

*
* *

La force de frappe.

Nos collègues du Sénat ne comprendraient pas qu'après avoir étudié rapidement le budget de l'Air nous passions sous silence le problème que pose la force de frappe. On groupe sous ce nom, d'une part, la fabrication de combustible nécessaire pour la bombe atomique, d'autre part, la bombe elle-même, sa fabrication, ses essais et son transport.

La fabrication de l'uranium enrichi à 95 % en U 235 a amené la création de l'usine de Pierrelatte. S'il est probable que les deux premières usines amenant un enrichissement de l'uranium jusqu'à 10 ou 14 % peuvent à la rigueur se justifier, malgré le marché libre de l'uranium enrichi, tel qu'il fait l'objet des conventions entre l'Euratom et les U. S. A., on peut penser que l'usine haute et l'usine très haute ne sont utiles rigoureusement que pour l'utilisation militaire, car on sait que l'uranium trop enrichi est difficile à domestiquer et que ses réactions sont assez violentes pour qu'elles soient l'élément essentiel d'une bombe.

L'usine de Pierrelatte, à elle seule, était estimée à 453 milliards d'anciens francs en juillet 1962, et maintenant, d'après les estimations mêmes des personnalités officielles, on peut compter sur une augmentation d'au moins 25 % en raison des inconnues de la dernière usine, y compris les études. On peut donc dire que la seule usine de Pierrelatte coûtera au minimum 575 milliards d'anciens francs. Or le combustible est un élément de la bombe, mais n'en est qu'un élément, en raison des nécessités fort compliquées de son amorçage. Il reste donc à prévoir la fabrication de cette bombe et ses essais.

Malgré les déclarations des Pouvoirs publics on peut supposer qu'il ne sera pas possible d'essayer ladite bombe dans les territoires africains, à moins que l'autorisation de l'essayer au Sahara soit assortie de conditions financières telles que cela revienne aussi cher que l'expérimentation à 10.000 kilomètres.

En effet, on envisage officiellement d'essayer cette bombe dans l'océan Pacifique, à Mangareva ; or, en plus des problèmes de transport, on ne peut envisager de faire des essais dans un archipel du Pacifique sans une infrastructure extrêmement ruineuse : allongement de la piste de Tahiti et création d'une piste pour gros

avion à réaction aux Iles Gambier. Le nombre de milliards nécessaires pour ces travaux n'a pas encore été chiffré, du moins à notre connaissance.

Une fois les essais réussis, dans quelques années, il faudra fabriquer la bombe en série. Mais cette bombe est parfaitement inutile si on ne peut la transporter ; or le vecteur destiné au transport serait, dans les circonstances actuelles, un avion piloté, le Mirage IV.

En plus du prix de ces appareils qu'on ne peut encore prévoir, puisque aucune fabrication de série n'interviendra avant 1964, il est certain que le Mirage IV ne peut pas porter ces bombes à destination (si on suppose que l'adversaire est au moins à 2.500 kilomètres) sans un ravitaillement en vol. C'est ce que nous ont affirmé les Pouvoirs publics en demandant à notre Commission des Finances et au Sénat d'accepter la commande, dans les lois rectificatives de finances de 1962, de douze appareils réservoirs commandés aux Etats-Unis et dont on peut estimer le prix d'achat, avec les transformations nécessaires pour l'alimentation en vol des Mirage IV, à 40 milliards d'anciens francs.

On peut encore se demander si, malgré toutes ces dépenses, cette force de frappe servira à quelque chose, car on ne voit pas les pays de l'Est (si ce sont eux qui sont visés) attendre le ravitaillement des Mirage IV au-dessus des pays voisins, sans une intervention immédiate.

Il semble donc à beaucoup de techniciens que cette force de frappe n'est qu'un instrument psychologique et ne peut, en aucun cas, assurer une protection quelconque de notre territoire puisqu'elle ne représentera, quoi qu'il arrive, qu'une dose infime d'armement atomique par rapport aux U. S. A. et à l'U. R. S. S., qu'elle risque d'entraîner des conséquences tragiques par le bombardement atomique de notre pays dont *aucune défense passive* réelle n'est envisagée.

Dans ces conditions on a le droit de penser, et spécialement le Rapporteur du budget de l'Air, que la force de frappe ne reviendra pas à moins de 2.000 milliards d'anciens francs, soit 20 milliards de francs actuels, et que c'est pour elle que l'on sacrifiera une partie de l'équipement de notre pays aux dépens de l'ensemble de notre économie.

En conclusion, à regarder seulement l'aspect comptable de ce budget, on peut conclure à son approbation, car il est bien présenté et chaque modification justifiée ; mais si on cherche à savoir dans quel ensemble il s'insère, on est fort inquiet puisque les missions de notre armée de l'air sont mal définies, dans un cadre international non précisé : quels seront nos alliés, quels sont les adversaires à prévoir ? Nous ne le comprenons pas, car il est évident que même quelques avions pilotés et quelques engins ne sont en rien une force réelle en dehors d'une coordination dans une alliance solide : c'est pourquoi votre Rapporteur ne peut, en conscience, que vous laisser libres de votre approbation ou de votre refus de ce budget.