

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

Annexe au procès-verbal de la séance du 13 novembre 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 1964, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 40

ARMÉES

Section Air.

Rapporteur spécial : M. Julien BRUNHES

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Jacques Masteau, Gustave Alric, Jean-Eric Bousch, vice-présidents ; Yvon Coudé du Foresto, Martial Brousse, Julien Brunhes, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Marc Desaché, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, René Dubois, Max Fléchet, 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, Jacques Richard, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 549 et annexes, 568 (tomes I à III et annexe 38), 606 (tome III) et in-8° 101.

Sénat : 22 (1963-1964).

Mesdames, Messieurs,

Le budget qui vous est présenté pour 1964 fait l'objet du présent rapport où nous mettrons particulièrement en valeur les problèmes concernant :

- le recrutement et la formation du personnel ;
- les appareils en service ;
- les appareils en projet ;
- la situation de l'industrie aéronautique française ;
- l'infrastructure.

Les crédits votés pour les dépenses ordinaires de 1963 ont été de 2.051 millions et sont prévus pour 1964 de 2.086 millions, tenant compte de 44 millions de mesures acquises.

Quant aux dépenses en capital, les autorisations de programmes atteignent 3.043 millions contre 2.283 en 1963.

Pour les crédits de paiements, ils passent de 2.065 millions en 1963 à 2.238 millions en 1964.

Donc le total pour le budget de l'Air en crédits de paiements passe de 4.117 millions en 1963 à 4.324 millions en 1964.

La ventilation de ces dépenses sera, comme en 1963, d'environ 48 % pour les dépenses de fonctionnement, de 52 % pour les dépenses d'équipement.

La consommation de carburant est très faible et nous en reparlerons au sujet de la formation des équipages, les taux d'activité à prévoir pour 1964 n'étant, dans les unités de combat, que de 12 heures par pilote et par mois sur les avions d'armes, plus 1 h 30 sur les avions d'entraînement.

Ces faiblesses d'allocation de crédit pour carburant ne permettront en 1964, pour les unités de transport, que 40 heures par avion et par mois, au lieu de 60 en 1963, d'autant plus que ces crédits pour carburant viennent de nouveau d'être diminués de 12 millions de francs, dans la diminution totale de 50 millions des crédits des Armées.

Pour le personnel, les effectifs sont en légère diminution puisqu'il n'est prévu, en 1964, que 123.935 personnes contre 127.755 en 1963 ; la diminution de 3.820 correspond avant tout à la diminution du contingent + 190 sous-officiers.

Il devrait rester en tout en Algérie 6.900 hommes en 1964 contre 14.205 en 1963, mais cela augmentera peu l'effectif en Métropole ou en Allemagne, en raison du détachement dans le Pacifique pour l'aménagement de l'infrastructure prévue.

La force de dissuasion, avec les « Mirage IV » et les ravitailleurs « C 135 F » entraînera l'affectation de 3.000 à 6.500 hommes dans le courant de 1964, à prélever sur les autres postes.

*
* *

Les chiffres budgétaires.

Pour éviter à nos collègues de reprendre en détail tous les chapitres du budget des Forces armées Air, votre rapporteur résume dans ces quelques tableaux les principaux titres et chapitres qui y figurent.

A. — DÉPENSES ORDINAIRES

Elles concernent uniquement les moyens des armes et services (titre III), car les interventions publiques (titre IV) qui portaient encore en 1963 sur des délégations de soldes aux familles des militaires tués, disparus ou prisonniers, ne sont pas dotées en 1964.

— pour la première partie « Personnel. — Rémunérations d'activité » le total des services votés entraîne un crédit de 1.101.390.902 F, diminué de 30.049.457 F, soit au total pour 1964 : 1.071.341.445 ; cette diminution est due aux emplois supprimés par la réduction des effectifs du contingent et le retour en métropole d'une partie du personnel ; interviennent également des transferts à d'autres budgets (Section commune et Affaires étrangères pour des élèves pilotes de diverses nationalités) ;

— la deuxième partie du titre III (Entretien du personnel. — Alimentation. — Chauffage. — Frais de déplacement, etc.), prévoit 222.528.037 francs, soit, par rapport aux services votés, une augmentation de 4.850.715 francs, due essentiellement au relèvement des taux de la prime d'alimentation (chap. 32-41) et des crédits de frais de déplacement (chap. 32-93) en raison principalement de l'envoi aux U. S. A. des équipages pour instruction (appareils « C 135 » et brigades NIKE) ;

— la troisième partie du titre III (Charges sociales) est prévue pour un total de 150.457.577 francs, en diminution de 2.083.645 francs, spécialement en raison de transferts dont nous avons énuméré les principaux à propos de la première partie ;

— la quatrième partie (Matériel et fonctionnement des armes et services) se monte à un total de 598.223.946 francs, dans lequel les mesures nouvelles interviennent pour 21.529.447 francs, dues essentiellement à l'augmentation de 40 millions du chapitre 34-71 (Services assurés par la Direction technique et industrielle de l'Aéronautique) comme crédits de paiement pour l'entretien et la réparation du matériel aérien et à la diminution importante des crédits de carburant (— 18 millions) ;

— enfin la cinquième partie du titre III (Entretien des immeubles et du domaine militaire) ne comprend que 43 millions, en diminution de 3 millions sur les services votés (chap. 35-61) ;

— le total général des crédits du titre III comprenant les cinq parties est donc de 2.085.735.205 francs, en diminution de 8 millions et demi sur les services votés.

*
* *

B. — DÉPENSES EN CAPITAL

La ventilation de ces dépenses, dont nous avons donné le total au début de ce rapport, est la suivante :

1^{re} partie. — *Etudes, recherches et prototypes* (chap. 51-71) :

Les crédits de paiement prévus sont de 503 millions pour des autorisations de programme de 530 millions, c'est une légère progression sur le budget 1963.

2^e partie. — *Investissements techniques et industriels :*

Les crédits de paiement se montent à 110 millions, en augmentation de plus de 20 % sur 1963, la plus grande partie due aux investissements liés aux études et fabrications.

3^e partie. — *Fabrications.* — Cette partie comprend cinq chapitres dont les crédits de paiement sont les suivants :

53-41 (Matériels réalisés par le Commissariat de l'Air) : 50 millions pour l'habillement, le campement et le couchage.

53-51 (Armement et munitions) : 100 millions.

53-52 (Matériel au sol de l'Armée de l'Air) : 45 millions.

53-71 (Télécommunications, fabrications pour l'Armée de l'Air) : 277 millions, dont 32 pour des matériels nouveaux pour équipement au sol et pour équipement de bord du « Mirage IV », de l'avion à décollage court et de l'avion d'entraînement « CM 170 ».

53-72 (Matériel aérien, fabrications) : 1 milliard, dans lequel il n'y a que 110 millions pour les constructions nouvelles.

*

* *

Recrutement et Formation.

Des documents que votre Rapporteur a pu consulter il résulte qu'une grave crise de recrutement sévit dans l'Armée de l'Air française et ne cesse de s'amplifier. En effet les engagements qui avaient déjà baissé en 1962, ont continué ce mouvement en 1963, leur nombre étant inférieur de 24 % pour le sept premiers mois de cette année par rapport à l'an passé ; la baisse étant encore plus nette dans le personnel spécialiste non navigant où elle est de près de 36 %. On ne pourra donc espérer au mieux qu'environ 3.000 engagés dans l'Armée de l'Air en 1963 ; or il en faudrait le double pour permettre le renouvellement normal des spécialistes et assurer les qualités suffisantes des sous-officiers.

On attribue généralement cette tendance à deux causes principales, d'une part la concurrence du secteur civil dont les

salaires sont beaucoup plus élevés, et, d'autre part, à la désaffection des jeunes gens pour le métier militaire ; cette dernière cause est en partie d'ordre psychologique et est due à tous les événements qui, depuis dix ans, ont terriblement troublé l'armée française ; elle est due également à des questions matérielles : difficultés de se loger et de rester stable alors que, contrairement à ce qui se passait il y a 20 ans, nombreux sont les jeunes gens déjà mariés qu'il serait souhaitable de conserver dans notre Armée de l'Air.

Les remèdes sont indiscutablement très difficiles à trouver, les uns dépendent de la politique générale de l'Etat, de la Presse et, en général, de l'information. Mais les autres, sur lesquels nous pensons que le Gouvernement peut avoir une action, sont ceux qui concernent la situation matérielle du personnel de l'Armée de l'Air, et là nous demandons instamment que les doléances soient écoutées (logements médiocres — mutations trop fréquentes, très gênantes pour les classes des enfants — salaires trop faibles, etc.).

Nous venons de parler de recrutement des spécialistes non navigants et des sous-officiers, le problème des officiers est également très grave car le nombre des candidats à l'Ecole de l'Air a brutalement diminué. Rappelons qu'en 1963 le nombre des candidats a été de 338 (personnel navigant — mécanicien — base) alors qu'en 1962 il avait été de 396 pour les navigants et mécaniciens et de 207 pour les bases.

La moyenne du dernier concours pour le personnel navigant a été de 9,92, en baisse sur l'année précédente.

Pour les apprentis mécaniciens le nombre des candidats et la qualité du concours se sont maintenus à un niveau suffisant. L'école forme d'ailleurs d'excellents mécaniciens qui trouvent facilement à se caser ensuite dans l'industrie privée.

Nous voyons donc dans tous les domaines qu'on ne peut pas considérer comme satisfaisants les problèmes touchant au personnel de l'Armée de l'Air, malgré les efforts que celle-ci a faits pour la formation de ce personnel et également pour sa rémunération depuis quelques années.

La Commission des Finances, qui a toujours insisté pour la revalorisation du métier militaire et de la fonction publique, regrette particulièrement qu'au moment où on demande des

crédits importants pour un matériel exceptionnellement cher et compliqué, on ne fasse pas les sacrifices financiers et matériels nécessaires pour avoir le personnel de qualité qui est indispensable dans une aviation moderne.

*
* *

Les appareils en service.

Le fascicule budgétaire des Forces armées Air ne donne évidemment pas de renseignements sur les noms et qualités des appareils utilisés, mais les renseignements que nous avons demandés et obtenus des services de l'Armée de l'Air nous permettent de donner les éléments essentiels du matériel de cette arme à la fin de l'année 1963.

En gros, on peut dire que l'Armée de l'Air dispose d'environ 2.000 appareils en service, auxquels s'ajoutent un millier d'appareils en entrepôt ou en usine.

Une grande partie de ces appareils ont été utilisés dans les opérations d'Algérie et correspondent à des besoins très précis qui les rendent peu utilisables au service des grandes unités tactiques, mais qui pourraient encore servir au besoin dans des opérations limitées.

L'ensemble de nos appareils peut être classé en quatre catégories :

1. — Matériel de guerre type utilisé en Algérie.
2. — Les appareils de liaison et de commandement.
3. — Les appareils rapides et de combat.
4. — Les appareils de transport.

Dans la première catégorie nous classerons les T 6 et les T 28, dont le total est d'environ 500 appareils.

Pour le commandement et les liaisons il reste encore des Dakota, des Broussard (200) auxquels s'ajoutent les appareils d'entraînement, tels que les CM 70 (200).

Les appareils de combat comprennent d'abord les appareils américains T 33, F 84 (150), les F 100 (100) et ensuite les appareils français, Mystère IV A, Super Mystère et Mirage III.

Enfin, l'aviation de transport comprend avant tout les 200 Nord 2501, ceci jusqu'à la sortie en série de l'appareil Transall, dont nous parlerons plus loin.

D'autre part, une flotte importante d'hélicoptères comprend en particulier une centaine d'Alouette II et près de 200 hélicoptères Sikorsky (H19 et H 34).

Dans l'ensemble, une grande partie de ce matériel a besoin d'être renouvelée et nous verrons dans le chapitre suivant quels sont les appareils en construction ou en projet et à quelle date on peut espérer les recevoir.

*
* *

Les appareils en projet.

Pendant l'année 1963 le nombre d'appareils livrés aux Forces Armées Air a été très faible, tout au moins pour les appareils construits en France, c'est-à-dire à l'exclusion des 40 avions « Crusaders » pour l'aéronautique navale.

Par contre, le deuxième collectif 1963, que notre Assemblée a voté au mois de juillet, a permis d'amorcer la fabrication de matériels de nouveaux types avec l'autorisation de programme par anticipation sur le budget 1964.

D'autre part, pour les achats à l'étranger, 6 avions ravitailleurs « K 135 » ont été prévus au budget de 1963-1964 et le solde sur 1965.

Les dépenses de pièces de rechange à la section Air du budget ont considérablement augmenté ces dernières années ; elles figurent au chapitre 2 des chapitres de fabrication et concernent les télécommunications et le matériel aérien, spécialement pour la modernisation des avions « F 100 », et au chapitre 53-73 des rechanges aériens pour les « Crusaders ».

Enfin, il existe dans nos différents chapitres, essentiellement 51-71 pour les études Air, 53-71 pour les télécommunications, 53-72 pour les matériels aériens, des choix d'appareils de mesure, de pièces détachées et d'équipement divers.

MIRAGE III-V

L'opération « Mirage III-V » consiste à essayer de doter l'Armée de l'Air d'avions à décollage vertical. L'appareil expérimental « Balzac » a été présenté au Salon du Bourget et deux appareils prototypes sont en fabrication.

La conception même de cet appareil est discutable puisqu'il semble qu'il utilise la plus grande partie de sa puissance et le plus grand nombre de ses réacteurs au décollage vertical, au détriment de la puissance nécessaire pour un vol rapide. Il n'est pas certain que cette formule soit bonne dans sa conception actuelle et des appareils à décollage court sont, certainement, infiniment plus utilisables que ce lourd appareil à décollage strictement vertical, dont l'ensemble des réacteurs est trop lourd et trop encombrant.

Des discussions avec les constructeurs allemands pour la construction d'un appareil unique, commun, sont en cours et on ne peut envisager de financer la pré-série avant que les négociations aient abouti et que l'appareil représente autre chose qu'un intéressant prototype sur lequel déjà des dépenses considérables ont été faites.

MIRAGE IV

Les crédits concernant l'opération « Mirage IV » figurent au chapitre 53-72 de la section Air pour les dépenses intéressant les cellules, moteurs et équipements et sur le chapitre 53-71 pour les matériels électroniques correspondants.

Nous constatons que ce « Mirage IV » est prévu en autorisation de programme pour 400 millions en 1964, mais les crédits de paiement totaux de 70 millions intéressent non seulement le « Mirage IV » mais cinq autres appareils ou moteurs.

Le Ministère des Armées estime que 20 « Mirage IV » pourraient entrer en service en 1964. Votre rapporteur est loin d'avoir le même optimisme, car les difficultés de mise au point des moteurs « Atar 8 » et « Atar 9 » telles que relevées sur les « Etendard » et les « Mystère III » permettent de se demander si l'« Atar 9 K » destiné au « Mirage IV » sera facilement mis au point et construit à temps pour équiper les séries de cellules prêtes à être livrées en 1964.

Cette question des moteurs préoccupe beaucoup votre Commission, car il serait inutile de dépenser des sommes considérables pour les cellules et l'équipement électronique sans avoir la certitude (par l'expérience) que les réacteurs du « Mirage IV » n'auront pas les mêmes ennuis que ceux des types des appareils précédents.

Votre Commission insiste beaucoup auprès du Ministère des Armées pour que ce problème soit réglé et la S. N. E. C. M. A. a sans doute raison d'estimer qu'il lui est difficile, sinon impossible, de mettre au point des moteurs aussi importants que ceux qu'on lui demande de construire, alors qu'on ne met à sa disposition que des crédits très faibles pour le nombre de moteurs dont elle a besoin, les moyens d'essais, et les avions pour essais de ces moteurs en conditions réelles de fonctionnement.

S'il est certain que, jusqu'à maintenant, les moteurs de grande puissance qui équipent les avions français ont été des moteurs étrangers importés ou construits sous licence en France, il est exact que les moteurs de petite puissance ont été très réussis et il est possible qu'il suffise de donner à notre société nationale de construction de moteurs tous les moyens qu'elle demande pour pallier les difficultés qu'elle a trouvées jusqu'à maintenant, pour qu'elle puisse faire des moteurs de série puissants et résistants.

Il nous suffira de noter à ce sujet qu'aux Etats-Unis avant de lancer une série de moteurs, des essais sont faits sur des préséries au minimum de 50 exemplaires, et nous ne répéterons jamais assez, au sujet du « Mirage » qu'il est *inutile* de dépenser des sommes très importantes pour un équipement nucléaire, si on ne veut pas donner en même temps à l'avion qui transportera les bombes les chances d'avoir un moteur adapté à ces qualités.

TRANSALL

On sait que l'avion « Transall » est le résultat d'une collaboration franco-allemande, qu'il a été étudié et qu'il est construit par deux chantiers allemands et, en France, par Nord-Aviation.

Cet appareil de transport est destiné à remplacer les « Nord 2501 » qui sont encore solides, mais ont cependant déjà une carrière assez longue pour avoir le droit d'être remplacés. Votre rapporteur était personnellement tout à fait opposé

à l'opération « Transall » quand elle a été commencée. En effet, il semble qu'à ce moment surtout l'avion américain « C 130 Hercules » correspondait à toutes les qualités que l'on demandait à l'avion de transport de l'Armée de l'Air française. De plus, cet avion existait aux Etats-Unis à de très nombreux exemplaires et avait fait ses preuves remarquables, tant pour les qualités de la cellule que du moteur. Il semblait donc à votre rapporteur que la solution la plus économique, la plus pratique, en même temps que la plus rapide était de remplacer les « Nord 2501 » par des « Hercules » construits en France, avec du personnel français et dans des usines françaises, sous licence américaine. Il est probable, en effet, que si on avait pris cette décision il y a 4 ans, nous serions bien près d'avoir ces appareils. Or les premiers appareils « Transall » de série ne seront vraisemblablement pas livrés aux formations de l'armée de l'air avant 2 ans ; on peut compter même n'avoir la totalité de la série qu'aux environs de 1969.

Mais, puisque le prototype du « Transall » a fait des essais convenables, puisque, très récemment, en octobre 1963 le Bundestag a, par un vote formel, décidé sa construction, il faut maintenant se féliciter de cet accord franco-allemand pour un premier matériel de guerre construit en complète collaboration. Il est prévu actuellement d'en construire 160, 50 destinés à la France et 110 à l'Allemagne fédérale, mais étant bien entendu que la construction se fera pour moitié dans chaque pays. L'actuelle répartition de la fabrication des pièces ne permet d'ailleurs que des commandes globales pour l'ensemble des deux pays.

On doit souhaiter, si le Transall qui a déjà fait ses essais, remplit les missions qu'on désire lui confier, que ces 160 appareils ne soient qu'une première série : pour cela il faut deux conditions expresses, la première c'est que les usines françaises et allemandes travaillent *très vite* pour sortir cet appareil en série, la deuxième, que, dès 1964, sur les crédits de paiement prévus pour les opérations nouvelles au chapitre 53-72, une partie importante soit réservée à ce cargo de 8 tonnes, pour lequel les autorisations de programme sont de 270 millions.

Je rappellerai au sujet de cet appareil, que ses moteurs doivent être des moteurs anglais Tyne, construits en France sous licence par Hispano.

BRÉGUET 941

Le Bréguet 941 est actuellement le meilleur appareil du monde à décollage très court. Cet appareil, présenté récemment aux Etats-Unis, a eu un tel succès qu'indiscutablement les commandes seront importantes pour l'industrie française, à *condition* que nous en construisions nous-mêmes pour l'Armée de l'Air un certain nombre et que cela se fasse très vite, afin de ne pas perdre l'avance technique d'au moins une ou deux années que cet appareil représente sur ses futurs concurrents.

L'inscription à la deuxième loi rectificative de finances pour 1963 de 100 millions en autorisation de programme de cet appareil Bréguet 941 devait permettre de lancer une partie des opérations préalables à la série.

Au chapitre 53-72 cette opération figure pour 104 millions en autorisation de programme, et pour 2,5 millions au chapitre 53-71 pour l'équipement. Cette dotation supplémentaire rend possible la majeure partie du complément des opérations préliminaires.

Dans ces conditions la commande de série pourrait intervenir techniquement dès 1965, et nous savons que les acheteurs éventuels, à la suite des brillantes démonstrations effectuées au Salon du Bourget, en Suède, en Norvège, en Italie, en Suisse et aux U. S. A., se sont beaucoup intéressés à cet appareil, qui est le seul à décollage court au point dans le monde occidental.

Mais les commandes étrangères n'interviendront que si la France elle-même s'y intéresse. C'est pourquoi nous insistons très vivement pour que l'opération Bréguet 941 reçoive très vite les crédits de paiement nécessaires pour que nous ne perdions pas, une fois de plus, par nos lenteurs administratives, le bénéfice de la science et de l'avance de nos ingénieurs.

Votre Rapporteur, d'accord avec la Commission des Finances, demande donc qu'au chapitre 53-72 l'essentiel des crédits de paiement soit réservé au Cargo Transall et à l'avion Bréguet 941, les autres opérations prévues au programme de ce même chapitre étant indiscutablement moins urgentes.

AUTRES APPAREILS

Enfin, nous ne voulons pas terminer ce tour d'horizon des appareils nouveaux français, sans parler du Bréguet 1150 Patrouilleur Nato dont les crédits figurent dans le budget de la Marine et qui a été le gagnant du concours de l'avion patrouilleur de marine, organisé par l'O. T. A. N.

D'autre part, l'hélicoptère Super-Frelon a été l'objet, au moment de sa construction de vastes espoirs, puisqu'il était même question d'une série de 200 appareils. Or, malgré ses qualités indiscutables, cet appareil important n'a été adopté que par l'Aéronavale, ce qui réduit à 30 le nombre d'appareils à construire pour les besoins français.

La dotation initiale figure au budget 1962 et devra être complétée par une nouvelle dotation budgétaire en 1965, mais votre Rapporteur ne fait que la citer puisqu'elle figure sur les crédits de la Section commune.

*
* *

La situation de l'industrie aéronautique française.

Quand on étudie le plan des charges des usines françaises on s'aperçoit que, dans l'ensemble, il peut y avoir de très grosses difficultés dans un temps relativement court, car, si les effectifs dans l'industrie aéronautique ont très peu varié au cours de ces dernières années, cela tient au fait que la situation des diverses branches dépend de facteurs très différents.

Dans le domaine des cellules, l'activité dépend des commandes militaires dans une proportion de l'ordre de 60 %, le reste est fourni par les commandes civiles et à l'exportation au premier rang desquelles se trouvent la « Caravelle » et le « Mirage III ».

Si le budget de l'Aéronavale est en assez nette expansion, il ne faut pas oublier qu'il supporte une grosse opération d'importation : l'achat des « Crusaders », et le volume des paiements inscrits

à notre budget de l'Air est pratiquement la reconduction de celui de 1963, déjà très proche de celui de 1962.

Les espoirs les plus sûrs de la construction aéronautique française résident dans la réalisation rapide de l'avion nouveau « Transall » et du « Bréguet 941 », et sur les études de l'avion supersonique « Concorde » qui doit être construit par entente entre la France et la Grande-Bretagne.

Quant à la charge de nos usines de moteurs, l'usine Turbomeca en construit d'excellents de faible puissance et il serait souhaitable que le « Bastan IV » soit bien mis au point pour permettre la vente des appareils « Super-Broussard » qui pourrait avoir une clientèle en France et à l'étranger s'il possédait des moteurs dont les revisions ne soient pas trop fréquentes.

Les usines Hispano construisent, sous licence, des réacteurs anglais, et en particulier ceux qui vont équiper nos nouveaux appareils.

Quant à la S. N. E. C. M. A., notre grande société nationale dont les études et les recherches sont indispensables et souvent fructueuses, spécialement pour les études spatiales, il faut absolument que lui soient fournis les moyens financiers qui lui sont nécessaires pour mettre *au point* des moteurs *puissants* auxquels elle doit donner les qualités et la résistance exigées par les utilisateurs, que ceux-ci soient des militaires ou des civils.

C'est un gros problème, que nous voulions évoquer ici car il est un de nos principaux soucis : il ne servirait à rien de voter des crédits importants si les rendements restaient médiocres.

*
* *

Bases et Infrastructure.

Au chapitre 54-61 du budget figurent les travaux et installations ; la principale autorisation de programme est demandée pour l'aménagement de diverses bases pour la force nucléaire stratégique, soit 50 millions qui sont évidemment à ajouter à tous ceux demandés pour des expériences ultérieures dans le Pacifique.

Des changements d'implantation importants ont été faits, en particulier une grande partie des bases de l'Armée de l'Air qui étaient en Algérie sont revenues à la métropole ou en Allemagne

et il est prévu la dissolution de plusieurs groupes de liaisons aériennes ou d'escadrons de transport et le transfert à la métropole et spécialement à Strasbourg d'autres unités, dans les prévisions pour 1964.

Il est avant tout question de l'équipement des aérodromes nécessaires au commandement aérien stratégique et l'équipement de certaines bases affectées par le repli des unités d'Algérie, et tout ce qui concerne les installations pour les engins.

Votre rapporteur pense cependant que la plupart des installations qui concernent la nouvelle force nucléaire devraient inciter les Pouvoirs publics à envisager sérieusement ce qui n'a pas été fait jusqu'ici : la protection civile, et spécialement, dans les environs immédiats des diverses bases aériennes, pourvues ultérieurement d'un équipement nucléaire.

La Commission des Finances tient spécialement à signaler cette question à l'attention du Sénat.

*
* *

Conclusion.

Rien dans ce budget ne doit nous inciter à un pessimisme excessif, mais rien non plus ne saurait nous pousser à ne pas l'approuver. En effet, sur le plan comptable, le budget est présenté d'une façon très claire et, en particulier, tout ce qui concerne les transferts de personnel et les effectifs.

Nous croyons que notre devoir est de signaler au Sénat et aux Pouvoirs publics que les problèmes de l'aviation ne sont absolument pas résolus en France *dans notre organisation administrative actuelle.*

En effet, plusieurs ministères sont intéressés par la construction aéronautique qui dépend, en réalité, du Ministère des Armées et de la Délégation à l'Armement, mais aussi du Ministre des Travaux publics, tuteur des compagnies privées. Or, il est logique que le Ministère des Armées fasse avant tout passer au premier plan les besoins de son Armée de l'Air, ses liaisons et ses transports. Il est de son devoir de faire passer l'efficacité militaire de l'aviation qui est mise à sa disposition avant tout autre critère.

Or, nous constatons que les problèmes de plan de charges des usines, les questions purement industrielles, tout ce qui concerne l'exportation du matériel aérien, deviennent de plus en plus importantes dans le monde moderne.

Il est inadmissible, alors que la France a été le premier pays du monde pour l'aviation, construisant à ce moment des moteurs répandus dans le monde entier, nous soyons maintenant obligés d'équiper beaucoup de nos appareils de valeur avec des moteurs étrangers ou construits en France sous licence étrangère.

Il y a donc un besoin indiscutable de regrouper tout ce qui concerne les problèmes de l'aviation et, je le répète, aussi bien les problèmes d'exportation, d'industrie des moteurs, des plans de charge des usines, des problèmes sociaux imposés par les à-coups dans les fabrications et les commandes des bureaux d'études correspondant aux études spatiales. Il faut absolument *créer une autorité* :

- qui voit l'ensemble des problèmes aéronautiques ;
- qui ait les moyens financiers de les réaliser ;
- qui ait à sa disposition un bureau de prospective voyant les conséquences des mesures à prendre.

Il ne suffit pas de créer une Commission, comme on le fait au moment où le problème se pose : il faut, dès maintenant refaire l'unité de la construction aéronautique et spatiale, étude, réalisation et vente du matériel.

Cette autorité sera obligatoirement liée avec la Direction du Plan et devra être directement dépendante du Premier Ministre. Sans quoi les commandes faites par les uns et par les autres continueront à dépendre de la bonne volonté des Finances, ce qui est incompatible avec les programmes de longue durée.