

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 1^{er} décembre 1959.

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 1960, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

Par M. Marcel PELLENC

Sénateur.

Rapporteur général.

TOME III

**EXAMEN DES CRÉDITS
ET DES DISPOSITIONS SPÉCIALES**

ANNEXE N° 40

ARMEES

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, Hector Peschaud, Julien Brunhes, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Fernand Auberger, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Marc Desaché, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, Jacques Duclos, Pierre Garet, Michel Kistler, Roger Lachèvre, Jean-Marie Louvel, Fernand Malé, André Maroselli, Georges Marrane, Max Monichon, René Montaldo, Geoffroy de Montalembert, Eugène Motte, Guy Petit, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Jacques Soufflet, Ludovic Tron.*

Voir les numéros :

**Assemblée Nationale (1^{re} législ.) : 300, 328 (annexe 37), 363 et in-8° 68.
Sénat : 65 (1959-1960).**

Mesdames, Messieurs,

Les crédits de la section « Air » du budget du Ministère des Armées représentent un total de 3.728.000.000 NF soit 372 milliards de la monnaie actuelle.

Les principales masses de ce budget concernent pour le personnel, les soldes (chapitres 31-11 et 31-12), l'alimentation (chapitre 32-41), les charges sociales (chapitre 33-91).

Pour le fonctionnement des services, les deux chapitres importants concernent les carburants de l'Armée de l'Air (chapitre 34-52), l'entretien et la réparation du matériel aérien assurés par la direction technique et industrielle de l'Aéronautique (chapitre 34-71).

L'autre masse essentielle du budget est évidemment celle des constructions aéronautiques que nous verrons en détail dans le dernier chapitre, et qui comprend d'une part la construction des prototypes et les études (chapitre 51-71) et les fabrications de série (chapitre 53-72).

Personnel.

Les effectifs totaux de l'Armée de l'Air sont prévus pour 1960, à 138.934 personnes, en diminution de 7.000 en gros sur les effectifs précédents.

D'ailleurs, l'ensemble du budget de l'Air est en diminution proportionnellement à ceux des autres armes, sur les années précédentes, puisque la part du budget de l'Air sur le budget total des Armées est de 22,5 % en 1960 alors qu'il était de 24 % en 1959 et de 28,6 % en 1957.

Les soldes et indemnités des personnels militaires sont de 166 millions pour les officiers et de 519 millions pour les sous-officiers, hommes de troupe et personnel militaire féminin de l'Armée de l'Air. Les salaires accessoires des corps techniques et administratifs et du personnel ouvrier représentent un total de 162 millions. Les frais d'entretien de ce personnel, y compris l'alimentation, les frais de transport et de déplacement, le chauffage, l'éclairage, etc., se montent à 222 millions et les charges sociales, à 103 millions.

Le fonctionnement des armes et services est de 536 millions dont les deux chapitres les plus importants sont représentés par les carburants (286 millions), l'entretien et la réparation du matériel aérien.

Au sujet de ce personnel, on ne peut dire qu'une chose dans l'ensemble ; c'est qu'il est parfaitement adapté à son métier et qu'il est particulièrement compétent : l'exemple donné par tout le personnel de l'Armée de l'Air en Algérie est significatif et important puisqu'il contribue dans une large part à l'estime de la population musulmane et métropolitaine d'Algérie pour notre armée.

Une question a été posée à notre Commission des Finances par un de nos collègues : celle de savoir quelle est la proportion du personnel navigant par rapport au personnel à terre. C'est pourquoi nous croyons devoir faire figurer la réponse à cette question dans notre rapport.

Le personnel navigant de notre Armée de l'Air comprend 7.590 personnes (3.840 officiers, 3.750 sous-officiers). Sur ces 7.590, 1.900 sont pilotes d'avions à réaction, même s'ils sont utilisés sur les avions à hélices, en Algérie en particulier.

Le nombre total d'avions existants à fin 1959 est de 3.935 dont 1.377 à réaction. Sur ce total de 3.935, 431 sont stockés en entrepôts et 583 en revision ou réparation.

Le rapport, par conséquent, de l'effectif du personnel navigant au nombre d'avions est de 1,9 par avion et pour les avions à réaction, de 1,4 par avion.

Le personnel non navigant comprend environ 5.000 officiers dont 1.925 mécaniciens et 1.744 officiers dans les bases réparties sur tout le territoire de la Métropole, de l'Algérie et de la Communauté. Les 43.291 sous-officiers se répartissent en 23.010 mécaniciens et 22.281 du service général.

Il ne semble pas que la proportion entre le personnel navigant et le personnel mécanicien ou, en général, le personnel à terre, soit très différente de la plupart des états modernes, si l'on tient compte du nombre considérable de petites bases réparties en particulier dans toute l'Afrique du Nord et qui nécessitent une proportion fort importante de personnel à terre et de mécaniciens par rapport au nombre d'avions en service, et votre Rapporteur a pu constater en Afrique du Nord à quel point il est nécessaire d'avoir à chaque instant sur ces petites bases le personnel indispensable pour la réparation, l'entretien, la mise en état des avions et des hélicoptères auxquels il est demandé un service particulièrement difficile.

Dépenses en capital.

Le titre V concerne les dépenses en capital, autorisations de programme et crédits de paiement.

Si les autorisations de programme semblent considérables, 18.863.000.000 NF, il faut constater que ces autorisations de programme sont étalées sur de nombreuses années puisque les crédits de paiement ont représenté en moyenne 2.000.000.000 NF par an, c'est-à-dire que ces autorisations représentent huit années de crédits, ce qui ne peut s'expliquer que par la lenteur de règlement des marchés dont les liquidations ont été particulièrement lentes.

Pour les études et prototypes, le chapitre 51-71 prévoit, pour 1960, pour l'échéancier des autorisations de programme des années précédentes, des crédits de paiement de 374.000.000 NF dont 333 millions représentent le matériel aérien et 41 millions le matériel de télécommunications. En ce qui concerne la réévaluation des services votés et les autorisations nouvelles, les crédits de paiement de ce chapitre pour 1960 se montent à 19.600.000 NF pour la réévaluation des services votés et 55.400.000 pour les opérations nouvelles, ce qui donne un total, pour 1960, de 449.000.000 pour le chapitre « Etudes, recherches et prototypes » dont il faut soustraire 20 millions de ressources à provenir de contrats *off shore*, soit un total de 429.000.000. Les fabrications de série doivent correspondre en 1960 à 780.700.000 (chapitre 53-72) et 135.000.000 d'autorisations nouvelles, soit au total, après déduction des ressources provenant de commandes *off shore*, 867.000.000.

Pour les télécommunications (fabrications) les crédits de paiement demandés pour 1960 sont de 171.000.000 NF comprenant 144.500.000 de services votés et 26.500.000 d'autorisations nouvelles.

Situation du matériel aérien.

Bien que les précisions que nous allons donner ne soient pas rigoureusement du domaine du rapporteur de la Commission des Finances, notre Commission a pensé qu'il était intéressant, pour notre Assemblée, de ne pas se contenter de voir des chiffres dans des documents budgétaires, mais de comprendre quelle est la situation actuelle de la flotte aérienne française dans le présent et pour l'avenir.

Notre budget de 1960 est un budget de transition parce qu'il doit en même temps satisfaire aux demandes de matériel nécessaire pour la pacification de l'Afrique du Nord, et préparer l'avenir, et d'autre part parce que l'aide américaine va vraisemblablement cesser très rapidement alors que les appareils fournis par nos alliés formaient la partie la plus substantielle de notre aviation de guerre.

Les « Super-Mystère » sont pratiquement terminés. Sur les 178 commandés, 24 ont été exportés.

Pour les « Mirage III », la série doit commencer à sortir en 1960 et il s'agit de 100 appareils.

Pour les « Vautour », les 140 appareils commandés sont presque tous livrés, à quelques unités près.

Les « Fouga Magister CM 170 » font l'objet d'une nouvelle commande de 130 appareils qui ne présente aucune difficulté spéciale en raison de la réussite et des excellentes qualités des appareils déjà livrés.

Le « Broussard » a déjà fait l'objet de livraisons correspondant aux deux tiers de la commande, soit 200 appareils, les 100 qui restent devant sortir en 1960 et la fin, au début de 1961.

Nous citons pour mémoire les appareils qui doivent figurer au budget de la Marine, en particulier le « Bréguet Alizé », qui a commencé à sortir en 1959 et dont les 75 commandés seront livrés dans le courant de 1960 et le début de 1961. Quant à « l'Eteandard IV », les commandes doivent être livrées après l'année 1960.

Les appareils « Nord 3 400 » qui sont en particulier destinés à la formation des pilotes de l'A. L. A. T. (Aviation légère de l'Armée de Terre) doivent être, pour la plus grande partie, livrés en 1960.

Pour les hélicoptères qui figurent d'ailleurs au budget des charges communes, on doit considérer que la livraison régulière des cinq « Alouette II » par mois est une nécessité car cet appareil remplit exceptionnellement bien les missions dont il est chargé et l'Armée de l'Air en est particulièrement satisfaite, de même que l'Armée de Terre.

L'hélicoptère « H. 34 » est construit maintenant en série aux usines de Sud-Aviation, alors que les précédents avaient été achetés à la Maison Sikorsky. L'Armée de l'Air fait grand cas, en particulier en Kabylie, de cet hélicoptère et tient essentiellement à ce que les cinq prévus par mois sortent régulièrement en 1960.

Achats à l'étranger.

La France a dû acheter, au début de la rébellion en Algérie, les appareils américains « T. 6 » qui ont donné d'ailleurs et qui donnent encore une totale satisfaction mais qui commencent à être vraiment très usés. C'est pourquoi la France a acheté aux surplus américains pour les remplacer les appareils « T. 28 » : 60 appareils sont déjà achetés et une option est prise pour les 120 suivants. Ces appareils dont le prix d'achat est compris entre 1 et 2 millions de francs 1959 par appareil, seront transformés dans les usines françaises avant d'aller remplacer en Algérie les « T. 6 ».

De même, l'achat aux Etats-Unis des appareils « Skyraider » qui entreront en service en 1960 permettra de remplacer à la fois les « P. 47 » et les « B. 26 » qui arrivent à la limite de fatigue.

Nouveaux appareils français.

Il est évident que l'achat aux Etats-Unis des « T. 28 » et des « Skyraider » a été nécessité par la rébellion en Afrique du Nord, mais qu'il est important d'envisager dès maintenant la construction d'appareils de série français construits dans des usines françaises, qui puissent remplacer les appareils achetés à l'étranger et dont on peut estimer qu'ils seront complètement usés d'ici quatre ou cinq ans. C'est pourquoi il est nécessaire de construire rapidement une série d'appareils bimoteurs polyvalents, capables d'utilisations différentes et d'aménagements divers (transport de voyageurs, de commandos, de marchandises et observation, etc.). Deux appareils au moins sont en compétition en France en ce moment dans cette catégorie. C'est le « Dassault 415 » dit « Communauté » et le « S. E. 117 » appelé « Voltigeur ».

Nous n'avons pas à prendre position pour un type d'appareil ou l'autre mais nous demandons fermement au Ministre des Armées que la poursuite des essais de ces deux types d'appareil soit assez rapide pour que les séries de l'un ou de l'autre soient prochainement commandées afin d'être prêtes à entrer en service à la limite d'usure des appareils actuels et spécialement de ceux qui sont achetés aux surplus américains.

L'hélicoptère « Alouette III » doit profiter de l'exceptionnelle réussite de « l'Alouette II » et sera un appareil particulièrement utile mais nous demandons instamment que la construction de cet appareil n'affaiblisse pas la cadence de sorties de la série des

« Alouette II » dont l'utilité est indiscutable tant pour l'Armée de Terre que pour l'Armée de l'Air et même pour une surveillance de l'Afrique du Nord après la pacification.

Nous ne citons que pour mémoire le prototype d'hélicoptère S. E. 3200 « Frelon » qui correspondra sans doute à des caractéristiques nouvelles particulièrement intéressantes et dont l'utilisation pourra être envisagée aussi bien pour l'Armée de l'Air que pour la Marine et même pour des transports civils.

L'avion qui est destiné à constituer la force de frappe aérienne française serait le « Mirage IV » qui fait actuellement l'objet d'études sur les prototypes opérationnels.

Notre budget prévoit l'approvisionnement de 50 « Mirage IV », approvisionnement qui figure au chapitre 53-72 pour le matériel de série, et au chapitre 53-71 pour l'équipement de bord de ces appareils. Le « Mirage IV » qui serait retenu serait sans doute celui dont le tonnage total est compris entre 30 et 35 tonnes et il semble que le délai de fabrication de cet appareil corresponde à peu près au délai de fabrication et de mise au point des engins nucléaires qu'il devra transporter. Même si ces engins n'étaient pas eux-mêmes fabriqués, pour quelque motif que ce soit, le « Mirage IV » semble être un appareil absolument indispensable à la défense de la Métropole tant que les missiles et fusées n'auront pas remplacé définitivement les avions pilotés et personne ne peut prévoir la date à laquelle les avions pilotés seront considérés comme désuets.

Nous ne pouvons pas terminer ce chapitre sur les appareils français sans évoquer le cas de « Caravelle ».

La « Caravelle » est l'appareil français le plus réussi que notre pays ait construit depuis longtemps et le sérieux de sa construction, des essais de sa cellule, la perfection des méthodes mises au point à l'usine de Toulouse pour garantir l'appareil contre tous les risques normaux, spécialement d'usure du matériel et des tôles et, en particulier, tous les soins apportés au rivetage, en font un des meilleurs appareils du monde.

Il est souhaitable que la série de ces appareils ne soit pas arrêtée au milieu de 1961 quand les commandes fermes actuelles seront épuisées. Nous pensons que les techniciens du monde entier qui sont venus en visite aux usines de Toulouse permettront à la « Caravelle » de profiter de commandes importantes dont nous souhaitons la réalisation.

En effet, il faut bien comprendre que la construction aéronautique française, dans ses trois branches : des cellules, des moteurs et des équipements, utilise en gros 80.000 personnes et que ce nombre devra diminuer dans l'avenir en fonction des besoins réels de l'aviation française d'une part, et de l'envahissement par les surplus américains des marchés européens, d'autre part, à mesure qu'entrent en service les grands avions quadriréacteurs.

C'est pourquoi notre Commission a été unanime à demander à M. le Ministre des Armées de nous apporter très rapidement le programme échelonné sur plusieurs années des besoins et des commandes de constructions aéronautiques afin que les sociétés puissent, soit modifier leur programme de travail, soit envisager des regroupements, avec les délais suffisants pour que le personnel qualifié, en particulier, ne soit pas victime de licenciements hâtifs.

Le problème des « Nord 2501 ».

Les cargos « Nord 2501 » donnent totalement satisfaction aux utilisateurs et représentent actuellement l'avion de transport idéal pour l'Afrique du Nord et pour le Sahara parce que particulièrement robuste et parce qu'il permet aussi bien le transport de commandos que de tout matériel nécessaire à la mise en valeur du Sahara.

Notre Commission a été saisie du problème délicat posé à la Société de Constructions Aéronautiques du Nord, de l'arrêt de la fabrication de ces appareils. Le nombre d'appareils « Nord 2501 » actuellement livrés semble, à quelques unités près, remplir complètement les commandes prévues et notre Commission insiste vigoureusement pour que les quinze appareils actuellement en construction à la Société du Nord fassent l'objet rapidement d'un contrat définitif par le Ministère des Armées.

Pour les appareils supplémentaires que la Société du Nord désirerait voir commander ferme par les services publics, nous croyons que la réponse ne peut être donnée sans savoir auparavant si l'appareil destiné à remplacer le « Nord 2501 » sera rapidement construit. En effet, le cargo de huit tonnes construit en commun par la France et l'Allemagne sous le nom de « Transall » devra remplacer le « Nord 2501 » et nous désirons savoir si cet appareil sera prêt avant que les « Nord 2501 » soient complètement usés.

Notre Commission demande donc d'une part l'achat des quinze appareils actuellement en construction et, pour les vingt-cinq supplémentaires, une réponse à sa question, ces appareils devant être indiscutablement commandés si on ne pense pas pouvoir disposer avant cinq ans de l'avion-cargo de remplacement.

*
* *

Conclusion.

En conclusion, votre rapporteur vous demande de voter le budget de l'Air tel qu'il vous est présenté et il tient à terminer ce court rapport par un hommage profondément sincère à notre Armée de l'Air qu'il a pu très récemment voir à l'œuvre en Algérie et dont, à la fois, la combativité, la compétence et les qualités morales autant que professionnelles font l'admiration de tous.

Cet hommage est bien dû par notre Assemblée à toute notre Armée de l'Air, de ses plus hauts chefs au plus simple de ses soldats et de son personnel civil.