

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

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

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 1960, CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, EN PREMIÈRE LECTURE, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution.

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, Bentchicou Ahmed, Jean Berthoin, le Général Antoine Béthouart, Edouard Bonnefous, Marcel Boulangé, Jean Brajeux, Roger Carcassonne, Pierre de Chevigny, Gaston Defferre, René Dubois, Roger Duchet, Baptiste Dufeu, 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 Sassier-Boisauné, Louis Leygue, Roger Marcellin, Merred Ali, Pierre Métayer, François Mitterrand, André Monteil, Léon Motais de Narbonne, Neddaf Labidi, François de Nicolay, Jean Noury, Henri Parisot, Jean Péridier, le Général Ernest Petit, Edgard Pisani, Sassi Benaïssa, Jean-Louis Tinaud, Jacques Vassor, Michel Yver.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1^{re} législ.) : 300, 328 (annexe 37), 363 et in-8° 68.
Sénat : 65 et 66 (Tome III, annexe 40) (1959-1960).

Mesdames, Messieurs,

Il n'est pas dans nos intentions de procéder dans ce rapport à une analyse systématique des chiffres contenus dans le projet de budget de l'Armée de l'Air qui nous est présenté. Cette analyse a déjà été effectuée avec précision par les rapporteurs de l'Assemblée Nationale et par M. Brunhes, Rapporteur spécial de la Commission des finances du Sénat.

Nous soulignerons que la récapitulation générale fait apparaître une diminution de 92.940.000 NF par rapport au budget de 1959, alors que son chiffre global s'élève à 3 milliards 797 millions de NF.

Les réductions de crédits portent exclusivement sur le titre V qui concerne l'équipement. Il faut très certainement regretter que les chapitres « Etudes et Investissements », « Télécommunications, Matériel aérien et infrastructure » soient l'objet de diminutions sensibles. L'insuffisance de crédits pour l'infrastructure est spécialement inquiétante, car nous l'avons constaté dans les budgets précédents.

Après avoir pris connaissance des conclusions du Rapporteur spécial de notre Commission des Finances, votre Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées décide d'approuver ces conclusions et aussi les réserves qui les accompagnent.

En voici le résumé :

Il convient d'envisager dès maintenant de construire rapidement une série d'appareils bimoteurs polyvalents capables d'utilisations diverses.

Il semble bien effet qu'après la guerre d'Indochine, nous aurions dû demander à l'Industrie aéronautique française de produire un appareil qui nous a fait cruellement défaut au début de la guerre d'Algérie.

Il paraît urgent de faire un choix entre les deux avions actuellement en compétition, le Dassault 415, dit « Communauté », et le J. E. 117, appelé « Voltigeur », pour construire rapidement en séries suffisantes celui qui sera choisi, avant que le matériel acheté aux Etats-Unis soit complètement usé.

La priorité doit être donnée à la production des hélicoptères Alouette II (au moins 5 par mois), sans que la fabrication de l'Alouette III puisse la freiner. Il faut noter au passage que l'Alouette III ne saurait remplacer l'H 34, comme certains le pensent.

En répondant aux rapporteurs de l'Assemblée Nationale, M. le Ministre a donné tous apaisements au sujet de la construction du cargo « Nord 2501 » et de l'élaboration d'une loi-programme pour la construction aéronautique.

Il paraît cependant souhaitable de revenir sur ces questions dans les conclusions de la Commission.

Nous ne devons pas perdre de vue en effet que l'Armée de l'Air n'est qu'une partie de la Défense Nationale. Les considérations qui vont suivre n'ont donc de valeur totale que placées dans le cadre de la Défense Nationale et du plan militaire à long terme élaboré par celle-ci.

Nous devons défendre la Métropole et l'Algérie. Nous avons également une mission de défense commune à assurer dans le cadre de la Communauté.

La Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées insiste donc pour obtenir des assurances techniques et financières en ce qui concerne ces missions de base et aussi sur la nécessité d'une infrastructure qui nous permette partout de disposer immédiatement de nos forces, même si celles-ci sont stationnées en Métropole.

Le problème de la défense de la Métropole pose celui de la participation française à l'O. T. A. N. Il nous paraît opportun de rappeler que les récentes décisions prises par la France n'ont pas été très bien accueillies par nos partenaires de l'O. T. A. N., plus spécialement par les Etats-Unis.

Un récent voyage à Washington, effectué par plusieurs membres de la Commission, certains ayant visité de grandes bases aux U. S. A., fait penser que la France ne saurait trop longtemps se tenir à l'écart, même en justifiant, ce qui est son cas, d'obligations personnelles, qui amenuisent sa participation.

Puisque l'Armée de l'Air et son avenir sont en jeu dans cette affaire, il paraît indispensable de faire part de nos inquiétudes à ce sujet à M. le Ministre des Armées. L'intégration de nos forces

à l'O. T. A. N. n'exclut pas le moins du monde que nous puissions disposer d'une force de frappe personnelle. Les Etats-Unis et les autres pays membres de l'O. T. A. N. manifestent à notre égard une certaine amertume qui peut avoir au point de vue économique et industriel des conséquences fâcheuses. Les U. S. A. déçus de ne pas trouver chez nous un appui militaire total se tourneront vers l'Allemagne et il est bien évident qu'en matière d'armement et de constructions aéronautiques, les Allemands seront très vite capables d'équiper les unités de l'O. T. A. N. Ce transfert nous sera fort préjudiciable à tous égards. Sans doute, la France a-t-elle respecté autant que les autres pays les obligations de l'O. T. A. N., mais chacun désire savoir si l'esprit est bien en concordance avec les mesures prises.

La meilleure protection que nous ayons contre les entreprises de l'Est est sans conteste la force de l'O. T. A. N. Intégrons-nous donc à cette force. Les exigences techniques et financières sont telles désormais que notre pays ne saurait soutenir plus longtemps une pareille course qui dépasse ses moyens.

Mais la France qui a été une des premières puissances en matière de construction aéronautique ne doit pas pour autant abandonner le projet de disposer d'armes atomiques et de construire des vecteurs pour ces armes.

On a beaucoup parlé du « Mirage IV ». Il est temps maintenant de le construire. Mais d'ores et déjà, il faut envisager des crédits importants, car il ne nous est pas permis de faire dans l'immédiat une option, c'est-à-dire de choisir entre le bombardier atomique ou les engins pour lesquels nous avons un certain retard.

Choisir les engins en abandonnant le bombardier atomique, c'est laisser la France sans moyen de riposte pendant trop longtemps.

Une telle impasse portant sur plusieurs années nous paraît impossible d'autant plus que les bombardiers atomiques seront valables pendant très longtemps encore.

L'Armée de l'Air, unie en cela aux autres armées doit, d'ores et déjà, choisir sa voie.

Mais la construction de « Mirage III » et de « Mirage IV », l'étude de missiles et de fusées coûtent entrêmement cher. Si nous voulons que la France dispose d'engins modernes pour sa défense, il faut penser à dégager les finances nécessaires et aussi à modifier

la structure même de notre armée avec ses concepts actuels sans doute périmés. Nous devons faire de l'Armée de l'Air un instrument toujours moderne et c'est justement à une époque où les techniques vont trop vite.

N'oublions pas à ce propos les expériences douloureuses du passé. Dans la plupart des cas, les types d'avions dont nous disposons sont périmés. Ils ont coûté cependant des milliards de francs pour ne constituer finalement qu'une aviation de seconde zone.

Trop de temps s'écoule entre l'étude des prototypes et la mise en escadre. Nous avons fait de mauvais choix il y a dix ans et il est à craindre que le « Mirage III » sera comme ses prédécesseurs, c'est-à-dire un avion qui risque d'être dépassé lorsqu'il sortira en série. Mais il faut admettre aussi que c'est sans doute le dernier chasseur piloté par un homme que nous construisons.

Il serait bon, en outre, de demander au Ministre s'il envisage pour cela d'apporter dans les années à venir des modifications de structure qui pourraient porter sur la réduction du nombre des unités, celles-ci ayant une capacité de frappe accrue.

Il semble qu'un certain effort d'imagination pourrait être fait pour économiser sur une infrastructure trop dispersée les états-majors et les bases, en procédant à un renouvellement des méthodes. N'oublions jamais que l'apparition de l'ère atomique bouleverse tous nos concepts traditionnels. Il faut trouver du neuf et rapidement.

Les autres observations présentées par la Commission sont les suivantes :

a) Donner à l'Armée de l'air les moyens de remplir sa mission en Algérie qui a une priorité absolue ;

b) Maintenir en condition les unités à la disposition de l'O. T. A. N. ;

c) Sauvegarder le potentiel futur des forces aériennes en consacrant le maximum d'efforts aux fabrications de matériel aériens nouveaux et aux études de matériel d'avenir ;

d) Ne jamais perdre de vue que, même lorsque la pacification en Algérie sera terminée, une partie de l'Armée de l'air devra poursuivre une mission de surveillance en Afrique du Nord, prévenir toute incursion au Sahara et protéger les puits de pétrole ;

e) En Afrique noire, dans le cadre de la Communauté, il faut penser que nous pourrions être entraînés à participer à un conflit

localisé. Au moment où la République Arabe Unie s'équipe en avions russes modernes, il paraît inconcevable que la France ne dispose pas en Afrique, face à l'Est, d'une force de frappe qui inspire le respect. C'est pourquoi notre force de frappe, même intégrée dans les forces de l'O. T. A. N., doit pouvoir éventuellement intervenir partout où le danger existera à la condition que l'Afrique soit dotée d'une infrastructure suffisante, qui lui permette de recevoir en quelques heures des escadres venues de la Métropole.

f) Ne pas retomber dans les erreurs du passé en ce qui concerne les guerres subversives car pour celles-ci la force de frappe ne joue plus aucun rôle.

Nous ne devons pas oublier que nous pouvons un jour être engagés dans un autre combat analogue à ceux de l'Algérie et de l'Indochine. Nous devons alors disposer :

- d'un avion léger d'observation (pour l'armée de terre) ;
- d'un avion polyvalent léger (« Communauté » ou « Voltigeur »)
- d'hélicoptères légers et lourds ;
- d'avions de transport.

Dans presque tous ces domaines nous avons trop souvent improvisé et il faut que notre industrie puisse fournir ces matériels à nos armées.

La loi-programme pour les constructions aéronautiques et les équipements doit intervenir rapidement, car l'absence de perspectives à long terme est regrettable.

Vouloir reconverter l'industrie aéronautique, c'est attenter à son existence même. On sait d'ailleurs par expérience que la reconversion est fort coûteuse et généralement irréversible. Mais certains doivent comprendre qu'une révolution technique est en marche et que tout doit être révisé en fonction des données nouvelles.

N'oublions pas cependant que si « Caravelle » n'est produit qu'à cent exemplaires, l'Industrie aéronautique perdra 10.000 ouvriers dans un an. Si cette production est poussée à 150 unités, la rupture ne se fera que dans deux ans.

Il faut donc que la loi-programme soit présentée au Parlement le plus tôt possible pour que dans le domaine militaire on puisse sérieusement s'appuyer sur l'étude de certains engins et sur les études nucléaires et pour que l'Industrie aéronautique ait une

garantie sur l'orientation qu'elle doit adopter pour organiser sa production, développer et amortir ses investissements.

L'adoption d'un texte légal indiquant la nature et l'importance des études et des fabrications décidées pour une période s'étendant sur cinq années environ paraît plus que nécessaire.

Dans l'immédiat certaines sociétés nationales sont à soutenir : Nord-Aviation, en particulier, à qui on ne doit pas limiter les commandes du « Nord 2501 » en attendant que l'avion cargo de 8 tonnes construit en commun par la France et l'Allemagne sous le nom de « Transall » puisse le remplacer. Notre Commission demande donc l'achat des 15 appareils en construction et de 25 supplémentaires qui permettront de faire la soudure avec le Transall.

Il faut développer également la production des hélicoptères « H. 34 » construits par Sud-Aviation. Ces appareils sont excellents et fort appréciés. Il serait bon de doter chaque D. I. H. des 15 zones d'Algérie de 7 « H 34 », ce qui permettrait à l'Armée de l'Air de disposer de 98 appareils, en tenant compte des indisponibilités (au total au moins 110 à 120 « H 34 »).

Nous devons enfin penser sérieusement à une certaine contraction du nombre de types d'hélicoptères utilisés en Algérie. L'Armée de l'Air et l'Armée de Terre ne sont pas d'accord sur les vertus ou les défauts de chacun de ces types; la diversité des missions exécutées par chaque arme ne justifie pas cette petite guerre du matériel.

Les finances de l'Etat gagneraient beaucoup certainement à l'utilisation d'un type bien défini, sorti en grande série et dont l'entretien serait plus facile. Sans nullement mésestimer les jugements portés par l'Armée de Terre, il est logique de penser que c'est finalement à l'Armée de l'Air de trancher, puisque par vocation plus ancienne, c'est elle qui a la plus grande expérience.

Conclusion.

En conclusion, votre Commission des Affaires Etrangères et des Forces Armées vous demande de voter le budget de l'Air tel qu'il nous est présenté, mais souhaite que M. le Ministre des Armées tienne le plus grand compte des observations présentées, observations qui relèvent d'ailleurs du plus profond désir d'établir avec lui une étroite et fructueuse collaboration.

Ce budget a le principal mérite de défendre l'essentiel et il n'est donc pas question de le changer. Toutefois, et compte tenu de l'évolution extraordinairement rapide des techniques, la Commission des Affaires Etrangères et des Forces Armées du Sénat émet le vœu que le budget de 1961 relève d'un esprit totalement nouveau et amorce déjà une modification profonde de l'Armée de l'Air, car cette modification ne saurait intervenir avec sagesse qu'au cours de plusieurs années.

Enfin, la Commission vous demande de rendre un hommage particulièrement reconnaissant à notre Armée de l'Air qui, du plus haut de ses chefs jusqu'au plus simple de ses soldats, se bat avec courage et avec compétence sur un terrain ingrat et dans des conditions difficiles. Cette armée force l'admiration de tous.

Nous devons l'assurer de l'attachement et du dévouement qu'elle mérite, car lorsque la pacification sera terminée, elle sera en Afrique du Nord et au Sahara un des meilleurs garants de l'Unité Française.