

N° 39

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1960-1961

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 15 novembre 1960.

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 1961, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

Par M. Marcel PELLENC

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS ET DES DISPOSITIONS SPÉCIALES

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

Voir les numéros :

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

Sénat : 38 (1960-1961).

Mesdames, Messieurs,

Le budget de l'Armée de l'Air pour 1961 est caractérisé par la stabilité des effectifs, maintenus aux alentours de 138.000 militaires et de 18.600 civils, et par une légère réduction des ouvertures de crédits de paiement globaux qui s'élèvent à 3.550 millions de nouveaux francs, contre 3.728 millions en 1960.

Mais la ventilation des crédits entre les titres III et V est en différence sensible sur celle de l'an dernier. Alors que les crédits du titre III, qui concernent les moyens des services, c'est-à-dire les soldes et l'entretien du personnel et du matériel, sont en augmentation de 99 millions, passant de 1.826 à 1.925 millions, les crédits de paiement du titre V sont en forte réduction à 1.625 millions contre 1.901 l'an dernier. Nous verrons plus loin comment s'explique cette réduction, qui correspond non à une réduction des fabrications, mais seulement à des retards dans les sorties de matériels.

D'ailleurs, pour le titre V, les crédits de paiement ne représentent que les règlements à effectuer annuellement, d'après un échéancier d'opérations couvrant plusieurs années. Ces opérations sont lancées en fait par les crédits d'autorisations de programme qui constituent la véritable ouverture de crédits. En pratique, les commandes de l'année pour les fournitures d'équipement sont donc représentées par les autorisations de programme.

Nous examinerons d'abord les crédits de personnel et d'entretien des forces du titre III, puis les dépenses en capital pour l'équipement de ces forces inscrites au titre V. Le titre IV contient seulement de faibles crédits d'assistance, pour les délégations de solde aux familles des militaires tués ou disparus.

TITRE III. — Crédits pour les soldes, traitements et entretien du personnel et du matériel.

Personnel.

Comme indiqué plus haut, les effectifs varient peu : ils passent (détachés exclus) de 137.065 à 138.337. La principale augmentation (+ 1.019) s'applique aux effectifs des sous-officiers ; elle permettra de nommer, pendant la durée du service, les spécialistes dont on améliore ainsi la situation et dont on espère le rengagement.

Les effectifs des personnels civils sont sans variation notable à 18.570 (+ 12).

Enfin, quinze places d'ingénieurs des travaux aéronautiques sont créées avec recrutement échelonné pour faire face aux tâches de plus en plus complexes de négociation et de contrôle des marchés aéronautiques. Cette augmentation du nombre des ingénieurs est d'ailleurs compensée par la suppression progressive de douze postes d'agents sur contrat des cadres techniques. Au total, les effectifs des corps techniques passent de 534 à 546 personnes.

Les soldes et indemnités des officiers, sous-officiers et troupe s'élèvent à 778 millions contre 724 millions en 1960. L'augmentation tient pour partie à l'augmentation du nombre des sous-officiers, mais surtout aux augmentations de soldes communes à l'ensemble de la Fonction publique en 1960, et applicables en année pleine en 1961.

Les traitements et salaires des personnels civils se montent à 168 millions, en augmentation de 5 millions, toujours par suite des majorations générales de l'année 1960.

Fonctionnement des services.

Les dépenses d'entretien du personnel qui comprennent les frais de déplacement, l'alimentation, le chauffage, l'éclairage, la force motrice et consommation d'eau, les dépenses des masses d'entretien s'élèveront, pour 1961, à 229 millions, en augmentation de 6 millions environ sur 1960, et provenant pour la plus grande partie (5.700.000 NF) d'une augmentation des crédits de chauffage et surtout d'électricité pour la force motrice. Le développe-

ment de la mécanisation des ateliers dans les bases a accru les dépenses de force motrice, et les crédits se sont trouvés insuffisants en 1959 et en 1960.

Les dépenses de fonctionnement des unités et des services comprennent des dépenses d'instruction, encore comprimées cette année, les dépenses de carburant et les dépenses d'entretien du matériel aérien.

Les dépenses de carburant avaient été fortement réduites pour 1960, et l'Algérie étant servie en priorité, il en est résulté de sérieuses difficultés pour l'entraînement aérien en Métropole, où le taux par pilote a dû être abaissé à dix heures par mois, au deuxième trimestre, alors que le minimum accepté par l'Etat-Major est de quinze heures et que les normes d'entraînement de l'O. T. A. N. prévoient vingt heures. Cette année, les dotations en carburant ont été relevées, puisqu'elles passent de 286 millions à 310 millions, mais elles permettent tout juste d'assurer les paiements pour les consommations de l'année, sans aucune reconstitution des stocks, largement entamés en 1959 et 1960.

Les dépenses d'entretien du matériel aérien sont, elles aussi, insuffisantes pour une gestion normale du parc d'avions et d'hélicoptères. Les autorisations de programme sur ce chapitre, qui s'étaient élevées à 163 millions de nouveaux francs en 1959, sont descendues à 145 millions en 1960 et sont de 140 millions en 1961, pour des crédits de paiement de 134 millions.

TITRE V. — Dépenses en capital.

Le budget d'équipement de l'armée de l'air pour 1961 s'élève, en crédits nouveaux d'autorisations de programme à 2.559 millions de nouveaux francs, tandis que l'échéancier des paiements indique seulement un crédit de 1.625 millions de nouveaux francs pour l'année, contre 1.902 millions en 1960.

Le total des autorisations de programme ouvertes se montera ainsi au début de 1961 à 20.993 millions de nouveaux francs, sur lesquels 14.643 millions de crédits de paiement avaient été ouverts à fin 1960. Les reports de crédits de paiement s'élevant à environ 550 millions, si l'on se réfère aux reports de 1959 à 1960 (*Journal officiel* du 7 juillet 1960), les paiements réels sur le total des autorisations de programme sont d'environ 14.100 millions à fin 1960. Les crédits de paiement nécessaires pour couvrir les autorisations

de programme ouvertes sont donc de 6.893 millions de nouveaux francs, soit 6.900 millions en gros, pour lesquels 1.625 sont inscrits au budget de 1961, 1.879 au budget de 1962, et 2.721 aux budgets ultérieurs. En outre, 125 millions de crédits de paiement doivent provenir de contrats « off shore » ou de ventes de matériels sans emploi. Le tableau suivant résume les ressources en crédits de paiement pour couvrir les autorisations de programme.

TOTAL des autorisations de programme ouvertes.	PAIEMENTS réels à fin 1960.	AUTORISATIONS de programme à couvrir.	RESSOURCES				
			Reports.	Contrats off shore ouverts.	Crédits de paiement budgétaires.		
					1961	1962	1963 et ultérieurs.
20.993	14.093	6.900	550	125	1.625	1.879	2.721
					6.900		

On voit que, par rapport aux crédits de paiement annuels, les reports sont très importants : de l'ordre de 30 %. C'est la raison pour laquelle les crédits de paiement pour 1961 ont pu être réduits, mais dans une proportion moindre puisqu'ils passent de 1.902 millions en 1960 à 1.625 en 1961. On a donc tenté de résorber en 1961 les reports excessifs des années antérieures, mais on a conservé cependant une certaine marge, nécessaire en raison de la spécialisation des crédits budgétaires, pour éviter des difficultés de paiement en fin d'année. C'est ce que l'on appelle maintenant les reports « technologiques » et dont on estime le quantum indispensable à 10 %.

Mais la constatation en fin d'année de reports beaucoup plus élevés que ceux normalement admis pose la question de savoir pourquoi les dépenses n'ont pas suivi le rythme qui avait été prévu. Il peut s'agir d'abord d'une surestimation du coût des matériels, car le prix d'un matériel lancé en série n'est souvent déterminé que très approximativement au départ, et c'est ce qui explique la lenteur dans les liquidations des marchés, les prix définitifs devant être souvent déterminés *a posteriori* par des enquêtes comptables. Il peut s'agir aussi d'un retard dans les fabrications, soit pour des difficultés

techniques, soit plus simplement par suite de délais administratifs dans la passation des marchés. De toute façon, il apparaît que le budget des dépenses en capital de l'armée de l'air est calculé très largement, et que les crédits de paiement sont amplement suffisants.

Les limitations de dépenses du budget, pour les fabrications, proviennent donc essentiellement du niveau des autorisations de programme annuelles, qui permettent le lancement des opérations nouvelles. Celles-ci s'élèvent, on l'a vu, pour 1961 à 2.559 millions de nouveaux francs, se répartissant comme suit :

- 435 millions pour les études et prototypes.
- 101 millions pour les investissements.
- 1.873 millions pour les fabrications de série.
- 150 millions pour l'infrastructure.

Les crédits de programme pour les études et prototypes sont en diminution sur l'an dernier, où ils se montaient à 470 millions. Contrairement aux crédits de série, ils ne s'appliquent pas à des opérations déterminées et complètes, mais à la continuation des études par stades successifs. La seule opération vraiment nouvelle qui doit être lancée en 1961 sera l'étude d'un prototype d'avion de combat à décollage vertical correspondant à ce que les spécialistes de l'O. T. A. N. appellent les avions de la « 3^e génération ».

Les crédits d'investissement sont destinés principalement à la réalisation de bancs d'essais pour les propulseurs des engins stratégiques et tactiques dont les services techniques de la délégation Air ont la charge d'assurer les études et la réalisation.

Mais la plus grande part des crédits d'autorisations de programme s'appliquent aux fabrications de matériels aériens et de matériels de télécommunications, pour un montant de 1.640 millions, le reste des crédits de fabrication concernant le programme annuel de fournitures de Commissariat (habillement, campement, couchage, ameublement), d'armement, de munitions et du matériel de servitude.

Les 1.640 millions de matériel aérien et de télécommunications sont destinés, d'une part, aux fabrications prévues dans la loi-programme dont on a déjà longuement parlé (deuxième

tranche pour 50 Mirage IV, troisième tranche de 100 Mirage III et lancement de 80 avions de transport légers) pour un montant de 1.347 millions, d'autre part, à des rechanges pour le matériel aérien, à une pré-série d'engins, et à des matériels au sol de télécommunications.

Enfin, les 150 millions pour l'infrastructure sont demandés principalement pour des travaux opérationnels sur les bases en Algérie (20 % des crédits), et pour la rénovation et l'équipement des bases en métropole.

Remarques sur différents points du projet de loi.

En dehors des chiffres dont nous venons d'exposer l'ensemble, quelques observations nous semblent nécessaires afin que nos collègues interprètent les réalités que cachent souvent les chiffres.

Nous donnerons d'abord des explications sur le chapitre 54-61 — Bases, travaux et installations :

— Mise en posture atomique des bases de combat : il s'agit de l'installation de protections souterraines contre les radiations faite spécialement dans une base située en territoire allemand.

— P. C. de guerre du 1^{er} CATAC : il s'agit de l'installation très moderne du P. C. radar dans des fortifications qui ont pu être ainsi remarquablement utilisées.

— Bases d'engins : il s'agit de l'organisation de bases pour les engins Nike (Hercules) engins confiés à l'armée de l'air française (engins à poudre, deux étages, mach 3) et des engins MACE.

Explication sur le chapitre 53-72.

Matériel aérien. — Fabrications.

Art. 1^{er}. — I. — Il s'agit de l'abandon, dans les programmes en cours, d'un certain nombre de fabrications :

— de 140 Vautour sur 300 (ajustement d'une opération arrêtée en 1959).

— d'une partie des Fouga Magister (60).

— et surtout des engins air-air N 5103.

II. — Opérations nouvelles. Il s'agit :

— de la troisième tranche des Mirage III (100).

— de la suite des Mirage IV (2^e tranche).

— de l'avion de transport léger, demandé avec une insistance justifiée par le général Martin quand il commandait l'armée de l'air en Algérie ; le type de cet avion n'est pas encore choisi et nous demandons instamment que ce choix soit maintenant très rapidement fait, et les commandes passées (Dassault, Bréguet ou Superbroussard) ;

— d'une présérie d'engins autonomes Matra 530.

Article 2. — Il s'agit de la tranche 1961 des rechanges nécessaires pour les avions en service.

Problèmes de la S. N. E. C. M. A.

Le plan de charge de la S. N. E. C. M. A. permet un travail continu pendant les années qui viennent dans la mesure où seront respectés les engagements déjà pris.

Le programme des Mirage III continue ; celui des Mirage IV prévu par le présent budget donnera à la S. N. E. C. M. A. la possibilité de construire environ 150 réacteurs puissants. Il est très souhaitable, comme nous le verrons pour les cellules, que les Mirage IV soient construits, car les réacteurs très poussés destinés à cet appareil feront des démonstrations de la compétence du personnel et de la qualité des matériaux utilisés par la S. N. E. C. M. A.

Pour le Transall, qui doit succéder au Nord 2500 comme transporteur, les deux turbopropulseurs sont en principe des moteurs Tyne, construits par Hispano. Les réacteurs d'appoint pourraient être, soit des JT 12 de chez Pratt, construits par la S. N. E. C. M. A., soit des réacteurs Rolls RB 153, construits en Allemagne par cette maison, la nécessité de réacteurs d'appoint faisant encore l'objet de discussions.

Nous nous permettons de dire qu'il est urgent qu'une décision soit prise pour le Transall, sans quoi il y aura une période creuse entre l'utilisation des Nord 2500 déjà fatigués et la sortie en série des avions Transall.

Pour l'avion à décollage vertical du NATO, le réacteur Pratt-Snecma JTF 10 nécessitera des études importantes. Comme on le

sait, l'appareil envisagé aurait à la fois des réacteurs de propulsion et, d'autre part, des réacteurs de sustentation destinés au décollage vertical. Ces réacteurs pourraient être ou des Rolls ou des réacteurs français résultant des études menées à la fois par la S. N. E. C. M. A. et Turboméca.

Votre Rapporteur souhaite que nos sociétés françaises puissent avoir les marchés nécessaires pour pousser très rapidement les études et prouver la qualité de leur technique.

Secteur civil.

Dans le secteur de l'aviation civile, on peut envisager que la Caravelle continue à avoir les mêmes succès et qu'un grand nombre de nouveaux appareils soient commandés. On connaît la compétition qui a lieu entre la « Général Electric » et le moteur Rolls RB 141, mais on peut penser que le moteur JT 8 D de Pratt et Whitney, perfectionnement du J 52 construit en série aux U. S. A., pourrait être également un excellent moteur pour Caravelle ; il pourrait éventuellement être adapté et construit en France par la S. N. E. C. M. A.

Nous pouvons donc dire que notre grande société nationale d'études et de construction de moteurs, dont la qualité du personnel à tous les échelons est de premier ordre, mérite que le Gouvernement français la choisisse de préférence aux compagnies étrangères, d'autant plus qu'elle a su s'adapter au progrès par sa collaboration avec la maison Pratt et Whitney et donner à notre pays et à l'Europe continentale toutes les ressources de la technique américaine.

Mirage IV.

Votre Rapporteur du budget des Forces armées Air a le devoir de dire que la construction de cet appareil est une nécessité.

En effet, le Mirage IV est un appareil de très grande classe, qui peut parfaitement trouver des utilisations nombreuses dans une armée de l'air moderne, même en dehors du programme de bombardement nucléaire.

Cet appareil en effet est susceptible de transporter la bombe atomique à des distances moyennes, que certains d'ailleurs estiment beaucoup trop faibles, et il est aussi bien un avion destiné aux attaques dites conventionnelles, à la reconnaissance et à ce que l'on peut appeler la guerre électronique. Les objectifs militaires ponc-

tuels et mobiles peuvent être attaqués sans utiliser l'explosif nucléaire et la puissance plus faible des explosifs classiques est compensée par une précision accrue qui ne peut être obtenue qu'avec les engins téléguidés à vue par le pilote de l'avion porteur et, pour ce type de missions, le Mirage IV peut emporter trois engins air-sol type AS-30.

Pour la reconnaissance, le Mirage IV peut emporter un équipement de caméras permettant de rapporter des photographies de larges bandes de territoire prises à de hautes altitudes, ou des détails d'objectifs pris à basses altitudes, photographies permettant de préparer des missions de bombardements, que ces bombardements aient lieu ensuite par avions ou par missiles.

Enfin, l'avion peut emporter, à la place de la bombe, un contenant où seraient disposés à la fois un matériel d'écoute perfectionné, permettant de localiser tous les dispositifs de l'ennemi au sol, et des dispositifs de brouillage pour neutraliser les radars ennemis.

On peut donc dire que cet avion Mirage IV a une utilité incontestable dans la modernisation de notre flotte aérienne. D'autre part, à ceux qui estiment que cet avion sera rapidement périmé, votre Rapporteur peut répondre que le Mirage IV atteint une vitesse de Mach 2,2 et une altitude de 18.000 mètres. Il est sans doute un des meilleurs chasseurs-bombardiers possibles dans le monde actuel et, d'autre part, il n'atteint que 30 tonnes (le BC 52 américain : 200 tonnes, et les V anglais : 60 tonnes). Il a donc des possibilités d'accélération et de virage de premier ordre et il peut également évoluer tout près du sol, ce qui le rend insaisissable aux radars éloignés.

On a parlé du ravitaillement en vol de cet appareil : il semble que l'on puisse utiliser à cet usage les Vautours et le ravitaillement en vol permettrait au Mirage IV des missions beaucoup plus éloignées que celles qui sont actuellement prévues.

Votre Rapporteur croit, pour mettre fin à certaines polémiques, qu'il est bon de rappeler que, sur le total des fabrications, la part de la société constructeur n'est que de l'ordre de 17,40 % du marché total, car c'est l'ensemble de toute la construction aéronautique française qui profite de ces commandes, et, en particulier, pour les matières premières, les réacteurs, les équipements (électroniques en particulier), les sociétés Sud-Aviation, Nord-Aviation, S. N. E. C. M. A., Compagnie générale de T. S. F., etc., n'ont de chances de trouver leur cadence régulière dans les prochaines années que grâce aux commandes de Mirage IV.

Que votre Rapporteur pense qu'il est anormal de voir de hauts fonctionnaires entrer directement dans une société qu'ils ont été amenés à contrôler, c'est bien certain, et il est sûr de trouver l'agrément du Sénat tout entier pour que ces habitudes cessent au plus tôt, non seulement dans les services du Ministère de l'Air, mais dans bien d'autres. Mais, cependant, il ne faut pas que ce soit un motif suffisant pour faire des procès d'intention à des sociétés qui, effectivement, concourent à la qualité du matériel aéronautique français et font bonne figure en face de la concurrence étrangère.

*
* *

Observations.

M. Ferri, rapporteur du budget pour la Commission des Finances de l'Assemblée a posé à M. le Ministre des Armées des questions très précises relatives :

- à la limite d'âge des officiers généraux de l'armée de l'air ;
- aux charges militaires et aux frais de déplacement ;
- à l'insuffisance des crédits d'entretien et de réparation de l'armée de l'air ;
- aux reports de plus en plus importants des crédits de paiement d'une année sur l'autre.

Les questions posées ainsi par le Rapporteur devant l'Assemblée Nationale correspondent aux préoccupations de votre Rapporteur et c'est pourquoi je voudrais faire part à nos collègues des réponses de M. le Ministre des Armées.

Pour l'uniformisation des limites d'âge des officiers généraux entre l'armée de l'air, l'armée de terre et la marine, le problème s'est posé pour les officiers généraux en service dans les commandements interarmées ou interalliés : le décret du 4 février 1952 permet de maintenir ces officiers au-delà des limites d'âge prévues, mais il ne semble possible ni de prendre une mesure générale, ni d'admettre qu'il faut être utilisé hors de l'armée de l'air pour jouir

d'une limite d'âge plus éloignée que celle des officiers généraux continuant à servir dans leur arme : il y a là une question fort délicate à régler et qui ne peut l'être que par paliers.

Sur la revalorisation de la condition militaire et des charges et indemnités, notre commission insiste auprès du Ministre des Armées pour que vraiment les cadres permanents de l'armée, officiers et sous-officiers, ne soient pas continuellement défavorisés par rapport aux fonctionnaires et qu'on ne continue pas, lorsque les militaires sont obligatoirement séparés de leur famille à laisser celles-ci dans les plus grandes difficultés matérielles : il y a là une série d'aménagements qui doivent être organisés (déménagements, logements, etc.).

Pour les crédits pour l'entretien et les réparations, ceux-ci sont supérieurs, dans le budget 1961, de 4 millions de nouveaux francs à ceux de l'année en cours, augmentation insuffisante, mais que le Ministre estime difficile à dépasser.

Enfin, la cause des reports de crédits de paiement est que la mise au point des matériels nouveaux a exigé des délais qui avaient été estimés trop courts.

Livraisons prévues en 1961

Pour l'année 1961 les avions qui doivent être livrés sont les suivants :

59 Mirage III C.

11 Nord 2501, terminant la série de ces appareils.

15 CM 170 (c'est le Fouga Magister destiné spécialement à l'entraînement des pilotes).

48 Broussard.

65 Fennec (on appelle ainsi les T 28 américains transformés dont l'utilisation en Algérie est considérable.

30 Skyraider enfin qui restent à livrer sur les 80 commandés.

Comme on le voit, les deux dernières séries d'appareils sont des appareils étrangers qui ont été commandés pour permettre

l'utilisation immédiate en Algérie, mais les programmes que nous venons de voir s'orientent nettement vers la construction de matériel français et c'est pourquoi votre Rapporteur s'élève contre tout ce qui pourrait nuire à la construction française qui, même si elle semble parfois un peu trop chère, ne saurait être méprisée ni par sa qualité, ni par le travail considérable qu'elle donne à notre industrie et aux ouvriers français.

*
* *

Conclusion.

Votre Commission des Finances vous demande d'adopter tel qu'il vous est présenté, le budget des Forces armées (air), pour 1961. Votre Rapporteur tient, à cette occasion, à rendre un très vif hommage à la qualité de notre armée de l'air, officiers, sous-officiers et soldats qui font leur devoir en Algérie et qui entretiennent remarquablement un matériel qu'ils connaissaient initialement fort peu. Il tient à rendre hommage à l'ensemble de la construction aéronautique française, directeurs, ingénieurs, techniciens et ouvriers, qui a révélé, au cours de ces dernières années, qu'ils étaient capables d'égaliser les techniques étrangères. C'est dans un double but — pour notre armée qui les utilise, et pour ceux qui les construisent — que nous estimons nécessaire de continuer l'effort entrepris pour les matériels français et pour les utilisateurs civils.