

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 14 novembre 1961.

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 1962, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 38

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 Auburger, 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, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Jacques Richard, Jacques Soufflet, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1^{re} législ.) : 1436 et annexes, 1445 (annexe 41), 1498 et in-8° 331.

Sénat : 52 (1961-1962).

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Dépenses ordinaires :	
A. — Examen des chapitres.....	3
B. — Créations, transformations et suppressions d'emplois. — Effectifs	5
II. — Dépenses en capital :	
A. — Considérations générales.....	6
B. — Etudes	7
C. — Investissements	7
D. — Matériels du Commissariat. — Armement, munitions. — Matériels au sol.....	8
E. — Fabrications aéronautiques de série.....	8
Conclusions	11

Mesdames, Messieurs,

Un examen d'ensemble du projet de budget 1962 de la Section Air conduit à une première constatation : par rapport au budget précédent, les crédits de paiement accusent une diminution apparente de l'ordre de 100 millions de nouveaux francs. Cette diminution est due, pour une large part, à l'utilisation prévue, en 1962, de crédits alloués mais non consommés antérieurement, à l'existence donc d'un certain volume de reports, sur lesquels nous nous proposons d'attirer, plus loin, l'attention de l'Assemblée.

I. — Dépenses ordinaires.

A. — EXAMEN DES CHAPITRES

La réorganisation, en 1961, du Ministère des Armées, a eu pour conséquence une modification sensible dans la présentation des fascicules budgétaires de la Section Air.

En effet, la suppression de l'autonomie administrative des trois Armées qui, auparavant, avaient été successivement dirigées soit par des Ministres, soit par des Secrétaires d'Etat, soit par des Délégués ministériels et qui sont maintenant regroupées au sein du Ministère des Armées, entraîne le transfert au budget de la Section Commune d'un certain nombre d'emplois et de crédits figurant, jusqu'à fin 1961, au budget de la Section Air.

De ce fait, certains chapitres, intéressant, notamment, l'Administration centrale de l'Air, chapitres 31-01, 31-02, 32-01; disparaissent en totalité des fascicules de la Section Air : d'autres chapitres, comme le 34-92 (Dépenses de fonctionnement), sont réduits en conséquence, alors qu'en revanche le chapitre 31-11 (Soldes et Indemnités des officiers) fait l'objet d'une majoration de 4 millions de nouveaux francs pour tenir compte du rattachement, à ce chapitre, des traitements des officiers détachés à l'Administration centrale et dans les Services Communs des Armées.

Les autres chapitres figurant dans les Dépenses ordinaires attirent les observations suivantes :

— le chapitre 31-12 — soldes et indemnités des sous-officiers, hommes de troupe et personnels militaires féminins — bénéficie d'une légère augmentation. Il s'agit, en l'occurrence, d'une remise en ordre d'un chapitre antérieurement sous-évalué et dont le réajustement s'imposait ;

— le nouveau chapitre 31-13 trouve son origine dans la discrimination dorénavant opérée entre les personnels militaire et civil des constructions aéronautiques et concerne, exclusivement, les ingénieurs et ingénieurs des travaux de l'Air ;

— les crédits du chapitre 31-16 — soldes et indemnités des réserves — se trouvent sensiblement majorés, puisqu'une augmentation de 500.000 NF porte à 1.250.000 NF le montant total du chapitre. Il était indispensable, en effet, d'assurer dans de meilleures conditions l'instruction du personnel des réserves et, en particulier, l'entraînement de la réserve active de l'Armée de l'Air ;

— la création du chapitre 31-23 constitue la contrepartie de la création, précédemment signalée, du chapitre 31-13 et permet de faire ressortir, pour sa part, le montant des rémunérations des personnels civils titulaires, auxiliaires et contractuels des Constructions aéronautiques ;

— le chapitre 31-33 intéresse les salaires des personnels ouvriers de la Direction technique et industrielle employés tant dans les centres d'essais que dans les ateliers industriels de l'air : ce chapitre accuse, en 1962, une légère diminution, en raison du rapatriement en Métropole des ouvriers en service au Maroc (Casablanca) ;

— la majoration de 30 millions de nouveaux francs inscrite au chapitre 34-41 — carburants de l'armée de l'air — n'est qu'apparente et n'augmente nullement, en conséquence, les ressources destinées à l'entraînement aérien : elle est due exclusivement, en effet, d'une part, à l'accroissement des redevances fiscales, consécutif au repli en Métropole des formations du Maroc, d'autre part, à l'augmentation des besoins en carburants résultant de la mise en service des avions Mirage III ;

— la majoration des dotations des chapitres 34-51 et 34-71, correspondant aux demandes répétées du Parlement, permettra, en revanche, d'assurer un meilleur entretien des matériels au sol et aériens : notre Commission manifeste sa satisfaction d'enregistrer ces mesures, dont la nécessité s'imposait ;

— accrus de 2,4 millions de nouveaux francs, les crédits destinés, à l'intérieur du chapitre 34-55, à la location de circuits téléphoniques spécialisés s'élèvent, au total, à 18 millions de nou-

veaux francs. Devant l'importance de cette somme, qui constitue une redevance versée à l'Administration des Postes et Télécommunications, il est permis de s'étonner qu'un tarif préférentiel ne puisse être adopté au bénéfice du Ministère des Armées ;

— les dotations pour carburants du chapitre 34-72 — dépenses de fonctionnement des Constructions aéronautiques — majorées de 1 million de nouveaux francs, portent à 15 millions de nouveaux francs le montant total de ce poste, pour tenir compte de l'augmentation des besoins résultant, notamment, des essais du Mirage IV et de ses réacteurs. Si cette majoration paraît justifiée, le total du chapitre lui-même, consacré aux dépenses de fonctionnement de la Direction technique et industrielle, à l'exclusion de la rémunération de ses personnels, paraît très importante — plus de 27 millions de nouveaux francs — et notre Commission désirerait obtenir quelques justifications à ce sujet ;

— si les chapitres 34-90 (Instruction) et 34.91 (Transport de Matériel) accusent quelques diminutions résultant uniquement, d'ailleurs, de transferts à d'autres chapitres, une majoration de 10 millions de nouveaux francs est inscrite au chapitre 35-61 au bénéfice de l'entretien immobilier, et il est permis de penser que cet entretien n'est pas payé trop cher s'il peut maintenir en état de nombreux immeubles dont l'état d'usure a été critiqué depuis longtemps ;

— quant au chapitre 36-71 — Subventions — il se trouve considérablement réduit, passant de 38,6 à 2 millions de nouveaux francs, mais cette diminution est la conséquence du transfert opéré au budget de la Section Commune de la subvention de fonctionnement de l'O. N. E. R. A., désormais placé sous la tutelle de la Délégation ministérielle à l'armement.

B. — CRÉATIONS, TRANSFORMATIONS ET SUPPRESSIONS D'EMPLOIS EFFECTIFS

Dans l'ensemble, les créations, transformations et suppressions d'emplois qui figurent aux pages 61 à 114 du fascicule « Mesures nouvelles, Armée Air » ne donnent lieu, de notre part, à aucune observation spéciale, après les explications qu'ont bien voulu nous donner les services compétents.

Quant aux effectifs moyens de l'Armée de l'Air, ils sont prévus comme suit pour 1962, demeurant d'ailleurs sensiblement comparables à ceux de 1961 :

Officiers :

Active	9.295
Maintenus	482
Total	9.777

Sous-officiers :

A. D. L.	47.994
P. D. L.	2.300
Maintenus	1.580
Total	51.874

Troupe :

A. D. L.	8.252
P. D. L.	52.095
Maintenus	15.882
Total	76.229

Personnel féminin 3.191

Total général **141.071**

chiffre auquel il faut ajouter 557 militaires de tous grades détachés dans d'autres Départements ministériels.

II. — Dépenses en capital.

A. — CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Les dépenses en capital, en ce qui concerne les crédits de paiement, sont sensiblement inférieures à celles de 1961, et cette diminution pose de façon brutale le problème des reports.

Notre Commission est unanime pour demander, une fois de plus et de façon instante, au Ministre responsable que ces pratiques ne se prolongent pas.

En effet, c'est par dizaines de milliards d'anciens francs que les crédits de paiement accordés par le Parlement n'ont pas été utilisés et il est permis de dire que les impôts destinés, pour l'équilibre du budget, au règlement de dépenses prévues, ont été payés à tort, puisque ces dépenses n'ont pas été effectuées.

Il s'agit, en réalité, de près de 88 milliards d'anciens francs, dont une partie, 26 milliards, intéressent les chapitres dotés, pour mémoire, par transferts d'autres Ministères ou d'autres sections du Ministère des Armées, le restant, 62 milliards, constituant les reports de la Section Air proprement dite. De ces 62 milliards, qui proviennent de la gestion 1960, 20 milliards sont déjà venus en déduction des crédits de paiement 1961, 42 sont retranchés, à leur tour, de l'échéancier 1962.

Il a été donné comme explication que ces reports étaient dus, d'une part, aux retards du paiement de l'Etat, d'autre part, aux retards enregistrés dans le déroulement même des fabrications : nous y reviendrons.

L'ensemble des crédits du titre V s'élève dans ces conditions à 1.385 millions, contre 1.585 millions de nouveaux francs en 1961, traduisant, en conséquence, une différence en moins de 200 millions de nouveaux francs.

B. — ETUDES

Au chapitre 51-71, consacré aux études et prototypes de matériels aéronautiques, une seule étude nouvelle, amorcée par le collectif de juillet 1961, est prévue, celle du Mirage III à décollage vertical: de substantiels crédits de paiement sont réservés pour cet appareil.

C. — INVESTISSEMENTS

Le chapitre 52-71 fait apparaître de sérieux retards de réalisations, puisque aucun crédit nouveau n'est prévu pour les opérations en cours, autorisées en 1961 et antérieurement.

Le transfert au budget de la Section commune des dépenses d'équipement de l'O. N. E. R. A. ramène par ailleurs le montant du chapitre à 7.500 NF d'opérations nouvelles, intéressant, essentiellement, les bancs d'essais volants du Mirage IV.

Quant au chapitre 52-72, il ne comporte aucun crédit de paiement, les dépenses d'aide à l'expansion aéronautique, imputées antérieurement à ce chapitre, étant désormais transférées au budget de la Section commune.

D. — MATÉRIELS DU COMMISSARIAT. — ARMEMENT
MUNITIONS. — MATÉRIELS AU SOL

Les légères diminutions de crédits de paiement destinés aux matériels du Commissariat à l'armement et aux munitions n'attirent pas d'observations particulières. Le chapitre 53-52 — Matériels au sol — fait, par contre, l'objet d'une augmentation de crédits parfaitement justifiée, concernant essentiellement le matériel de sécurité, les groupes électrogènes, les autopompes, grues, etc., nécessaires à l'utilisation du matériel aérien.

E. — FABRICATIONS AÉRONAUTIQUES DE SÉRIE

Avion de transport léger.

Nous sommes au regret de rappeler à M. le Ministre des Armées qu'à notre question posée, l'an dernier, au sujet de la fabrication d'un avion de transport léger, il avait bien voulu répondre que, dans les trois premiers mois de 1961, son choix serait définitivement arrêté et que l'appareil serait commandé. A cette époque, on hésitait entre quatre appareils au moins : le Bréguet 945, le Super-Broussard, le Dassault-Communauté et un prototype Hurel-Dubois.

Nous croyons savoir, actuellement, que rien n'est encore décidé et que, par conséquent, étant donné les lenteurs de la procédure administrative, l'Armée de l'Air va se trouver sans cet avion indispensable, dont la nécessité éclatait aux yeux des chefs militaires et spécialement de celui qui avait commandé les forces aériennes d'Algérie.

Notre Commission demande donc instamment à M. le Ministre des Armées de vouloir bien faire connaître les motifs du retard apporté au choix de l'appareil et à son lancement en fabrication : il ne peut être fait aucune observation, à ce sujet, au Parlement qui a voté très largement les crédits demandés, crédits qui restent encore inutilisés.

Avion cargo de 8 tonnes Transall.

Depuis plusieurs années se pose la question du remplacement de l'avion cargo Nord 2.500 par un appareil du même type, mais de plus grande capacité.

Il semble que l'on aurait pu faire de sérieuses économies de temps et d'argent en adoptant l'avion « C. 130, Hercules », qui remplissait parfaitement les conditions demandées pour un tel cargo.

Rappelons que 355 de ces appareils « C. 130 » ont déjà été construits aux Etats-Unis, où ils sont entrés en service, accomplissant plus de 500.000 heures de vol. Il est donc à peu près certain que la fabrication de cet appareil, sous licence américaine, par des constructeurs français aurait permis d'avoir, d'ici un an ou deux, un avion cargo parfaitement au point et dans des conditions de rapidité et d'économie particulièrement appréciables.

Mais il est inutile, actuellement, d'avoir des regrets, puisque les services français et allemand ont réinventé un appareil à peu près identique, à deux différences essentielles près cependant, puisque l'appareil « Transall » est bimoteur alors que le « C. 130 » est quadrimoteur et que la capacité du « Transall » est plus faible, ne permettant pas de façon certaine, comme le « C. 130 », l'export du véhicule AMX.

Des renseignements que nous avons reçus au sujet de cet avion « Transall », il semble que les retards que notre Commission redoutait l'an dernier soient rattrapés pour le prototype, mais il est certain qu'on ne pourra pas compter sur l'entrée en service des avions de série avant sept ou huit ans.

Rappelons que cet appareil est fabriqué en commun par la France (société Nord-Aviation) et par l'Allemagne, dans deux chantiers, à Brême et Hambourg. C'est Nord-Aviation qui étudie et réalise la voilure et les moteurs, les firmes allemandes étudiant et réalisant fuselage et empennage.

Le marché prototype en cours comporte trois avions de vol et deux cellules, l'une destinée aux essais statiques, l'autre aux essais de fatigue.

On ne sait pas encore quel sera le nombre d'avions à construire, mais il est désirable que la série soit plus près de 200 que de 100 exemplaires, afin d'amortir le prix très élevé des études.

Nous serions heureux de savoir si les prévisions, en particulier pour le vol du prototype en septembre 1962, ont des chances d'être respectées.

Nous comprenons que si le Ministère des Armées a préféré un cargo construit en accord avec l'Allemagne plutôt que de construire sous licence un appareil actuellement en service aux Etats-Unis, c'est sans doute pour des motifs politiques et psychologiques, mais nous ne voudrions pas que des délais trop longs aboutissent à la sortie tardive d'un appareil qui ne serait pas supérieur au « C. 130 », appareil volant depuis plusieurs années déjà.

Nous n'avons aucune raison de ne pas faire confiance à Nord-Aviation, dont l'expérience aéronautique est excellente, mais nous demandons au Ministre des Armées d'utiliser toutes les forces de persuasion qu'il possède pour que les industries française et allemande accélèrent les essais de prototype et la passation de marchés de séries.

Mirages.

Pour le « Mirage III », après l'étude de la version C, dont les premiers exemplaires de série commencent à être livrés, les travaux de mise au point, portant sur les trois autres versions : biplace (B), reconnaissance (R) et intervention (E), sont assez avancés.

Notre Commission souhaiterait donc apprendre, de la bouche de M. le Ministre des Armées, les dates auxquelles pourront être mis en service ces divers types de « Mirage III ».

Les fabrications d'hélicoptères relèvent, maintenant, du budget de la Section Commune et ne figurent pas au budget de la Section Air.

Mais nous insistons pour que le « Frelon » continue ses essais et soit commandé en grande série, car nous avons constaté nous-mêmes, en particulier dans les opérations algériennes, que les hélicoptères sont irremplaçables pour de nombreuses missions, pour la surveillance des territoires notamment.

Quant à la fabrication des engins, elle se trouve partagée, au point de vue financier, entre le budget Air et le budget Section Commune. Le Sénat doit savoir, cependant, que la réussite des engins « SS. 10 » et « SS. 11 » a été assez brillante pour que les commandes de l'étranger se comptent, pour ces engins, par dizaines de milliers.

Conclusions.

Nous emprunterons certaines conclusions à M. le Contrôleur financier près le Ministère des Armées (Air).

Il constate l'importance croissante des reports depuis 1958, qui traduit l'augmentation rapide des crédits disponibles en fin de gestion. D'une façon générale, l'importance de ces reports peut s'expliquer par les motifs suivants :

1° Ouverture trop tardive, à la section « Air », de crédits qui ne pouvaient matériellement être dépensés avant la fin de la gestion 1960 ;

2° Raisons techniques, telles que décalage de 4 mois dans l'exécution du programme Mirage III E et retard de 9 mois dû au transfert de Sud-Aviation à la Société Fouga de la fabrication du fuselage des CM. 170 « Magister » ;

3° Economies, comme l'abandon de doubles emplois (cas des SS. 10 et SS. 11 fabriqués pour le compte du Gouvernement américain) ;

4° Erreurs enfin, pour le surplus, dans l'évaluation initiale des moyens de financement nécessaires à la réalisation des programmes prévus.

Les services intéressés ne tiennent pas assez compte, en effet :

— de la longueur des délais nécessaires à la passation des marchés et ensuite à leur liquidation ;

— de la lenteur des fournisseurs dans la présentation de leurs factures, en raison, sans doute, de leur désir de reporter des recettes importantes et qui ne sont pas immédiatement nécessaires sur des exercices ultérieurs pour lesquels ils nourrissent des inquiétudes ;

— de la capacité d'absorption limitée de l'industrie, quelle que soit la branche considérée.

Le Contrôleur financier estimait souhaitable d'éponger au budget de 1962 les reports de 1961, qu'il évaluait environ à 500 millions de nouveaux francs ; sur ce point il semble que le budget

actuel lui donne satisfaction. Il demandait aussi d'éviter, à l'avenir, d'ouvrir des crédits de paiement qui dépassent les besoins des services et les possibilités d'absorption de l'industrie.

Notre Commission des Finances fait siennes ces observations et demande instamment au Ministre des Armées que les crédits de paiement ne soient pas prévus pour financer des opérations impossibles à réaliser.

L'Assemblée Nationale, en première lecture, n'a pas adopté l'article 24 du projet de loi de finances, en vue d'amener le Gouvernement à procéder à une revalorisation plus substantielle de la situation des sous-officiers et, en particulier, des sous-officiers les plus anciens.

Notre Commission souhaite, assurément, que le Gouvernement prenne, à cet égard, une position permettant le rétablissement des crédits ainsi abattus, qui, pour la Section Air, s'élèvent à 160 millions de NF d'autorisations de programme et 14,9 millions de crédits de paiement, ressources indispensables à l'Armée de l'Air, au titre des opérations nouvelles 1962.