

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

Annexe au procès-verbal de la séance du 13 novembre 1963.

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
1964, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

TOME II

ARMÉES

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, Jean Bène, Daniel Benoist, le général Antoine Béthouart, Raymond Boin, Marcel Boulangé, Roger Carcassonne, Maurice Carrier, Pierre de Chevigny, Georges Dardel, Roger Duchet, Edgar Faure, le général Jean Ganeval, Georges Guille, Raymond Guyot, Jean Lacaze, Jean de Lachomette, Bernard Lafay, Charles Laurent-Thouverey, Guy de La Vasselais, Jean Lecanuet, Etienne Le Sassièr-Boisauné, André Monteil, Roger Morève, Léon Motais de Narbonne, François de Nicolay, Henri Parisot, Jean Peridier, le général Ernest Petit, Paul Ribeyre, François Schleiter, Edouard Soldani, Jacques Soufflet, Jean-Louis Tinaud, Jacques Vassor, Michel Yver.

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 et 23 (tomes I, II et III, annexe 40) (1963-1964).

Mesdames, Messieurs,

Votre Rapporteur pour avis de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées du Sénat, a pour mission essentielle d'analyser le projet de budget qui vous est soumis afin de déterminer si les moyens financiers mis à la disposition de l'Armée de l'Air permettent d'en assurer le fonctionnement correct, et si les autorisations de programme et les crédits de paiements sont prévus en volume suffisant pour l'achat du matériel et les études.

Il est bien évident aussi que l'analyse de ces chiffres aura une portée plus grande encore et dépassera le cadre du fonctionnement de l'Armée de l'Air pour le seul exercice 1964. En effet, des années sont nécessaires pour concevoir, construire, essayer et lancer en série un avion ou un engin quelconque. La plus grande vigilance s'impose donc si nous voulons augmenter le potentiel de notre aviation dans la décennie qui vient, les études les plus sévères s'imposent si nous voulons faire avec le minimum de chances d'erreurs les choix qui auront une importance capitale pour notre sécurité.

Il faut aussi penser à notre industrie aéronautique et se souvenir que l'efficacité de l'Armée de l'Air ne dépend pas seulement de ceux qui la servent, mais aussi de nos chercheurs, de nos techniciens, de nos ouvriers et, dans l'ensemble, d'une industrie aéronautique qui en est le fournisseur et le support.

PREMIERE PARTIE

I. — Analyse du budget de 1964.

Budget de la section « Air ». — Le budget de la section « Air » comparé au budget total des Armées est malheureusement en diminution par rapport à 1963 :

1963 : 22,15 % ;

1964 : 21,75 %.

Si l'on fait la même comparaison avec les titres III et V, on observe une très légère augmentation du titre V :

1963 : 11,17 % ;

1964 : 11,25 %,

une diminution du titre III :

1963 : 10,98 % ;

1964 : 10,50 %.

Les tableaux ci-dessous font ressortir par grandes masses les dispositions votées pour 1963 (au total) et les chiffres proposés pour 1964, et permettent de faire des comparaisons intéressantes avec les années 1961, 1962 et 1963.

DESIGNATION	1963		1964	
	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
	(En millions de francs.)			
Dépenses ordinaires....	Mémoire.	2.051,6	Mémoire.	2.085,7
Dépenses en capital....	2.282,9	2.065,4	3.042,9	2.238,3
Total	2.282,9	4.117	3.042,9	4.324

DESIGNATION	1961		1962		1963		1964	
	Montant.	%	Montant.	%	Montant.	%	Montant.	%
	(Millions de francs.)		(Millions de francs.)		(Millions de francs.)		(Millions de francs.)	
Dépenses ordinaires (Fonctionnement) .	2.047	56,4	1.988	50,6	2.048	48	2.086	48
Dépenses en capital (Equipement)	1.585	43,6	1.940	49,4	2.214	52	2.238	52
Total	3.632		3.928		4.262		4.324	

Les chiffres du dernier tableau permettent de constater l'effort de modernisation de notre Armée de l'Air. Les dépenses ordinaires et les dépenses en capital s'équilibrent désormais, ce qui donne de plus grandes possibilités d'équipement.

II. — Titre III.

a) *Personnel.*

Les effectifs de l'Armée de l'Air seront en diminution de 3.806 hommes en 1964 par rapport à 1963, et de 16.000 hommes par rapport à 1962 : c'est la conséquence de la fin de la guerre d'Algérie.

En 1964, le total de l'effectif en service sera de 125.124. S'il faut ne pas trop s'inquiéter de cette diminution quantitative, il faut regretter par contre le départ massif de spécialistes :

1. Pertes des sous-officiers dans l'Armée de l'Air :

— 1961 : 3.983 dont 2.395, soit 60 % en fin du premier engagement.

— 1962 : 4.072 dont 2.428, soit 60 % en fin du premier engagement.

2. Ces chiffres devraient être compensés par un nombre au moins égal d'engagements, or ces derniers sont en courbe décroissante :

— 1960 : 6.883.

— 1961 : 5.863.

— 1962 : 3.402.

Il n'y a pas d'amélioration à espérer en 1963. En effet, si l'on compare le point des engagements au 1^{er} septembre de chaque année, on obtient :

— au 1^{er} septembre 1960 : 4.621.

— au 1^{er} septembre 1961 : 4.055.

— au 1^{er} septembre 1962 : 2.382.

— au 1^{er} septembre 1963 : 1.703.

Le *Journal officiel* du 31 octobre 1963 a publié un décret du Ministère des Armées fixant les tarifs des allocations de primes d'engagement et de rengagement dans l'Armée de Terre et M. le

Ministre des Armées s'en est longuement expliqué devant notre Commission qui s'étonnait que des dispositions analogues n'aient pas été prises en faveur de l'Air et de la Marine.

Le Ministre a fait état d'un refus, il y a deux ans, des chefs d'état-major Air et Marine, qui préféraient une pyramide de grades plus avantageuse. Il a promis que si le système de primes tel qu'il est défini dans le décret du 31 octobre donnait satisfaction, il serait étendu à l'Air et à la Marine dès 1965.

Votre Rapporteur ne pense pas que le système du quintuplement des primes d'engagement de l'Armée de Terre soit le meilleur. Un tel effort financier doit être en réalité appliqué au dessein de garder des spécialistes instruits, plutôt que d'attirer des vocations. Il apparaît en effet que le sous-officier en fin de premier engagement, c'est-à-dire vers cinq ou six ans de service, serait très intéressé par une prime de rengagement très substantielle, et versée d'un seul coup. A ce moment de la vie on peut être plus attiré par une somme importante, que par une augmentation mensuelle de salaire, pendant deux ans. Ensuite, la perspective d'une retraite proportionnelle suffit à éviter le départ avant quinze ans de service.

Il serait sans doute utile de mettre à l'étude cette suggestion, en procédant d'abord par enquête auprès des sous-officiers que cela concerne.

Il faut déplorer aussi que les conditions d'avancement du personnel féminin de l'Armée de l'Air n'aient pas été améliorées. On peut prévoir de très grandes difficultés pour recruter un nombre suffisant de spécialistes telles que dactylographes ou infirmières, car déjà depuis trois ans, le nombre de candidates baisse ; il importe donc d'inverser la tendance.

Le système actuel de rémunération comporte aussi des anomalies incompatibles avec la haute technicité de certains personnels.

Votre Rapporteur pense aux sous-officiers qui ont la responsabilité d'un Mirage III, dont le coût équipé et armé est de l'ordre de dix millions, et qui perçoivent une solde de base, pour un sergent célibataire, de l'ordre de 700 F par mois.

Il en est de même pour les spécialistes au sol, qui ont la lourde responsabilité du guidage, du contrôle, de l'entretien de ces mêmes matériels et dont le sort est encore moins enviable.

L'alerte permanente dans certaines unités pose aussi des problèmes difficiles en ce qui concerne le logement du personnel. Celui-ci après une dure journée doit très souvent effectuer 50 à 100 kilomètres en automobile avant de regagner son foyer. Que de fatigues inutiles, et que de dépenses stériles ! Là encore des solutions humaines doivent être découvertes : une politique de construction de logements à proximité de la base paraît être la plus valable. A ce propos votre rapporteur croit devoir vous indiquer que les crédits prévus pour l'ensemble des trois armées sont inscrits sur le budget de la Section commune. Il ne lui appartient pas de les discuter, mais le « nomadisme » des cadres de l'Armée de l'Air étant bien connu, les difficultés de logement ont de profondes répercussions sur le moral du personnel.

On peut, à titre d'exemple, citer les chiffres concernant la 2^e région aérienne qui comprend la région parisienne :

— nombre d'appartements dont disposait la 2^e région aérienne au 15 octobre 1962 : 4.222 ;

— nombre d'appartements dont disposait la 2^e région aérienne au 15 octobre 1963 : 4.305,

soit une augmentation de 83 appartements seulement.

— nombre de candidatures au logement en attente au 15 octobre 1962 : 2.450 ;

— nombre de candidatures au logement en attente au 15 octobre 1963 : 3.485,

soit une augmentation de 1.035 candidatures.

Des solutions sont à découvrir d'urgence.

b) *Les carburants.*

Votre Rapporteur a insisté l'année dernière sur la nécessité de reconstituer les stocks de carburants qui diminuaient dangereusement. Or, le projet de budget prévoit, pour 1964, une réduction des allocations globales consenties aux unités de l'Armée de l'Air par rapport à celles de 1963. Les normes O. T. A. N. seront satis-

faites respectivement à 60 % pour le carburéacteur, et à 20 % seulement pour l'essence avion à la fin de 1963.

La nouvelle répartition des heures de vol allouées aux unités pour 1964 a donc été calculée au plus juste de façon à répondre aux objectifs suivants :

— préserver un entraînement minimum aux équipages de combat, soit 12 heures par pilote et par mois sur avion d'armes (alors que le niveau optimum est de 20 heures) et 1 h 30 sur avion d'entraînement ;

— conserver aux écoles l'activité correspondant aux besoins de formation des différentes catégories d'équipages et, en particulier, du commandement aérien stratégique, soit 20 heures à 50 heures par avion et par mois ;

— ménager à l'aviation de transport une activité compatible avec l'exécution de ses missions prioritaires, soit 40 heures par avion et par mois au lieu de 60 heures en 1963.

Votre Rapporteur attire votre attention sur le fait que ces taux d'activité extrêmement faibles risquent de compromettre gravement la sécurité des équipages.

c) *Crédits d'entretien.*

Les chapitres toujours très serrés du chauffage et des masses ont vu leur dotation améliorée. Mais il ne sera pas possible en 1964 de reconstituer les stocks de combustible consommés dans l'hiver 1962-1963.

Il faut souligner la lourde charge due à l'alerte opérationnelle (24 heures sur 24) avec le balisage, l'éclairage et le chauffage.

Les chapitres d'entretien paraissent calculés convenablement. Le chapitre 34-71 (Matériel aérien) reçoit 200 millions d'autorisations de programme, ce qui doit permettre une gestion normale après la mise au point d'un plan de mise en réparation.

Tout en notant que depuis 1961 les autorisations de programme ont toujours été en progression pour l'entretien, il faut observer que l'accroissement des charges est dû le plus souvent à des hausses de salaires, à un transfert vers l'industrie et surtout à l'arrivée en escadres de matériels très évolués (Mirage III) dont l'entretien est coûteux, et aussi dont la mise au point a été parfois laborieuse.

d) *Entretien du domaine.*

D'une manière théorique, on estime à environ 1 % de la valeur en capital les besoins annuels de crédits pour l'entretien, soit pour l'Air une dépense annuelle de l'ordre de 70 millions, or nous ne trouvons que 43 millions au budget 1964.

A ces 43 millions, il faut encore retrancher 4 millions faisant l'objet de l'amendement présenté par le Gouvernement à l'article 16 du projet de loi. Il ne restera plus que 39 millions.

III. — **Titre V.**

Equipement.

Il est bon de rappeler qu'en 1963 la loi de finances et le collectif avaient accordé au total à la section « Air » 3.148,5 millions de francs d'autorisations de programme, comprenant surtout des lancements anticipés d'études et de fabrications, et aussi des réévaluations pour hausse économique des programmes antérieurs.

Pour 1964, les autorisations demandées ont été accordées sur la base de 3.042,9 millions pour les autorisations de programme et de 2.238,35 millions pour les crédits de paiement.

Le tableau suivant permettra de juger de l'importance des crédits de paiement et des autorisations de programme, par nature des dépenses :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
Etudes. — Recherches et prototype.....	530	503,5
Investissements techniques et industriels.....	172,75	110
Fabrication	2.216,91	1.479,8
Infrastructure logistique opérationnelle et de stationnement	123,25	145

L'augmentation des crédits de paiement 1964 par rapport à ceux de 1963 n'est qu'apparente ; la part de ces crédits de paiement

affectée à la couverture des opérations lancées sur les programmes antérieurs laisse pour les opérations nouvelles une couverture nettement inférieure à ce qu'elle était depuis le début du I^{er} Plan.

L'analyse complète des chiffres cités plus haut étant beaucoup plus du domaine du Rapporteur spécial de la Commission des Finances, nous nous bornerons à fournir des renseignements essentiels sur les différents types d'appareils en construction ou faisant l'objet d'études, sur les moteurs, sur les études aéronautique et spatiale, les missiles, etc.

Cette étude sera complétée par des renseignements concernant l'importance de nos achats à l'étranger et surtout sur la production de notre industrie dont, du même coup, nous examinerons le plan de charge pour les années à venir.

Mirage III. — Les fabrications de série concernant cet avion portent actuellement sur 286 appareils :

Version C : 100.

B : 26.

R : 50.

E : 120.

Cette série est d'ailleurs trop faible. Au départ (loi de programme 1960), elle devait être de 370 avions au total. Un malencontreux amendement portant sur 280 millions l'a réduite à 330 : puis les hausses techniques l'ont ramené à 286.

En 1964, il n'y aura plus de Mirage III C et B à livrer. On prévoit la fabrication de 16 Mirage R et de 28 E. Dans ces conditions, la cadence de fabrication sera ramenée de 6 à 4 par mois en 1964, malgré des ventes à l'exportation assez importantes.

Nous reviendrons sur le Mirage III E, tout en signalant au passage de sérieuses difficultés concernant l'Atar 9 qui a provoqué quelques accidents graves, des indisponibilités prolongées et des limitations d'emploi. Toutes ces difficultés font actuellement l'objet de sérieuses recherches qui aboutiront, nous l'espérons, à des résultats satisfaisants. Il faut souligner cependant que, dans le domaine des moteurs à grande puissance, la France a toujours connu un retard sensible que nous comblons actuellement. Il faut reconnaître aussi que nous sommes, avec les U. S. A., l'un des rares pays à faire fonctionner un réacteur à Mach 2 et qu'une telle

performance technique ne va pas sans buter parfois sur des éléments inconnus et sur des ennuis imprévisibles.

Mirage IV. — Le Mirage IV est le vecteur de notre bombe atomique. Ses performances sont connues, mais son rayon d'action, estimé à juste titre trop court, sera amélioré sensiblement par le ravitaillement en vol, qui s'effectuera au moyen d'avions-citernes C 135 F achetés aux U. S. A. (12 avions).

On peut dire maintenant que la réalisation du programme Mirage IV, la mise au point de son système d'armes, de ses contre-mesures, de la bombe A, se sont effectuées d'une manière satisfaisante. Le Mirage IV a fait ses premiers essais le 17 juin 1959, et cinq années auront été nécessaires entre le marché du prototype et le premier avion de série.

Actuellement existent 1 prototype Mirage IV et 4 de présérie.

Le programme 1964 prévoit la fabrication de 22 appareils qui seront opérationnels à la fin de l'année et dotés chacun d'une bombe A.

Il est très intéressant de savoir qu'au 30 juin 1963 le montant des contrats engagés au titre de l'opération Mirage IV s'élevait à 1.261 millions de francs.

La fabrication de 50 appareils de série s'effectuera jusqu'au début de 1966.

Des autorisations de programme d'un montant total de 470 millions de francs, dont 400 millions pour la fabrication et 70 pour l'équipement électronique, sont inscrites dans le budget de 1964 pour une nouvelle tranche de 12 appareils, ce qui portera à un total de 62 le nombre de Mirage IV en 1966.

Il est à noter aussi que le budget de 1964 prévoit également la construction de moteurs supplémentaires pour porter à 100 % le volant des rechanges.

La force opérationnelle stratégique sera articulée en 3 escadres à 12 appareils, chaque escadre comportant 4 escadrons à 3 appareils. Il n'y aura en principe qu'un escadron par base de stationnement. Le commandement de l'aviation stratégique mettra donc 36 Mirage IV en ligne. Il paraît difficile que plus du quart de cette force puisse tenir l'alerte permanente chaque jour. On peut penser que 4 ou 5 appareils pourront le faire : ce

qui est d'ailleurs compatible avec le C 135 F ravitailleur, dont 12 exemplaires seront livrés par les U. S. A. à partir de janvier 1964.

Mirage III V. — En concevant le Mirage III V, on a voulu doter l'Armée de l'Air d'un avion d'intervention à décollage vertical. Actuellement, et depuis un an, vole un appareil expérimental, le Balzac, qui sera suivi de deux prototypes dont les premiers vols auront lieu en 1964. Ensuite il sera nécessaire de lancer une présérie de 10 avions au moins, pour la mise au point générale, cela en 1965.

L'avion opérationnel sera utilisable en 1967 pour envisager une fabrication de série en 1969 ou 1970.

Sur le plan technique on peut considérer que le Mirage III-V est une réussite qui nous place très en avant des autres pays. Les Anglais ont connu un accident avec leur avion expérimental conçu d'ailleurs différemment. Les Américains n'en sont encore qu'aux études.

Nous avons un accord intergouvernemental avec les Allemands, pour doter les deux Armées de l'Air de ces pays, d'un appareil unique. Actuellement, les deux formules à l'étude ont en commun le moteur Rolls-Royce. Il est certain que si l'appareil français est retenu, il faudra lancer une présérie supérieure à dix avions, d'autant plus que les Américains pourraient s'intéresser à notre formule.

Les dépenses d'études, la réalisation du Balzac, des prototypes 01 et 02 et de deux appareils de présérie 03 et 04 à lancer en 1964, avec les travaux de mise au point et les essais en vol, représentent 800 millions de francs dont la moitié est déjà engagée.

Une telle dépense nous incite à rechercher une collaboration internationale pour ménager nos possibilités budgétaires.

On peut considérer que le Mirage III-V est appelé à un grand avenir, parce qu'il est un compromis entre l'engin sol-sol et l'avion stratégique, parce qu'il ne pose pas de problème d'infrastructure, pas de problème de logement, et parce que surtout, il n'est pas aveugle comme une fusée.

Mais cet avenir du Mirage III-V est lié à l'existence d'un moteur le TF 106. Tout retard apporté désormais à la mise au point de ce moteur à double flux compromettra l'avenir de notre aviation.

Le TF 106, qui devrait équiper un jour notre Armée de l'Air, est étudié par la S. N. E. C. M. A., et il n'y pas assez de crédits cette année pour pousser ces études, alors qu'au contraire, en raison même de l'importance primordiale de ce moteur, il faudrait dégager des crédits sans lésiner.

Transall. — L'opération Transall franco-allemande est un bon exemple de coopération internationale depuis le stade de l'élaboration du programme. Plusieurs accords ont réglé les relations entre les deux gouvernements.

Le prototype n° 1 avait effectué 150 heures de vol au 1^{er} septembre 1963. Le prototype n° 2 poursuit ses vols à Istres, le prototype n° 3 volera à la fin de 1963 et les mises au point en cours s'effectuent d'une façon satisfaisante.

Le lancement de la série début 1964 permettra d'avoir deux avions pour 1965, 13 avions en 1966, 32 en 1967, 44 en 1968, autant en 1969 et 25 au premier semestre 1970.

Un avion sur trois est destiné à la France.

En effet, les besoins allemands sont de l'ordre de 110 appareils, alors que les besoins français sont de 50.

370 millions d'autorisation de programme sont déjà prévus, dont 100 ont été accordés au titre de la loi de finances rectificative du 31 juillet 1963 et 270 figurent sur le projet actuellement soumis à votre vote.

Pour construire les 50 avions qui nous sont nécessaires il faudra 1.230 millions complémentaires. Il importe donc que l'opération « Transall » soit un succès complet et, en conséquence, il faut dégager les crédits nécessaires.

Votre Rapporteur souhaite donc que les crédits de paiement soient libérés dès la notification de commande de série qui, aux dernières nouvelles, ne pourrait intervenir qu'en juillet 1964, le Parlement allemand ne pouvant désormais donner son accord qu'en avril prochain (accord considéré comme certain sur le plan technique et financier).

Breguet 1150 (patrouilleur Nato). — Cet avion est aussi le fruit d'une collaboration internationale à la suite du concours de l'avion patrouilleur de marine que l'O. T. A. N. avait organisé en 1957-1958.

L'avion 01 volait le 21 octobre 1961. La première phase, financée par les cinq partenaires, comportait l'étude et la construction de deux prototypes ainsi que l'ensemble des essais en vol. Malheureusement, le 02 fut détruit accidentellement le 19 avril 1962. Après enquête, on a démontré que cet accident ne devait pas mettre en cause la commande de série.

La deuxième phase comportait la construction du prototype N°3 et celle des cellules d'essais statique et dynamique, ainsi que la réalisation de l'outillage de série initial et la construction du premier avion de série (premier vol en septembre 1964).

Les phases suivantes ont fait l'objet d'un accord franco-allemand et seront donc financées par les deux gouvernements. Les quarante premiers appareils seront répartis à raison de 20 pour la France et 20 pour l'Allemagne.

Le Gouvernement français a manifesté son intention de commander un total de 60 appareils (20 dans une première tranche, 40 dans la seconde), toutes deux financées sur l'Aéronautique navale. Votre Rapporteur n'en fait donc état que pour souligner l'intérêt que présente cette production sur le plan de charge de notre industrie aéronautique puisque c'est Breguet qui est chargé de la partie la plus importante, et parce que l'on peut estimer la production totale à plus de 200 appareils.

Breguet 941. — On peut considérer que le Breguet 941 est le seul appareil Stol du monde occidental. Ses performances sont remarquables, les démonstrations qu'il a faites dans presque tous les pays d'Europe et, bien sûr, en France, en de très nombreuses occasions, sont particulièrement convaincantes.

Nous rappellerons brièvement les caractéristiques essentielles de cet avion auquel de nombreux pays se sont intéressés : Angleterre, U. S. A., Italie, Suède, etc.

Charge payante maximum : 6 tonnes.

Charge payante maximum : 3 tonnes en transport d'assaut.

Soute de 60 mètres cubes avec large accès.

Vitesse maximum : 450 kilomètres.

Vitesse de croisière : 400 kilomètres.

Vitesse minimum : 90 kilomètres.

Quatre turbopropulseurs de 1.250 chevaux.

Décollage à 20 tonnes en 210 mètres et à 18 tonnes en 145 mètres.

Atterrissage : 125 mètres.

Les dirigeants de la Société Breguet considèrent à juste titre que la vente à l'étranger en quantité appréciable du 941 est certaine, mais à la condition toutefois que le Gouvernement français s'y intéresse et donne lui-même l'exemple par une commande importante. Il faut convenir en effet qu'il est bien difficile à un exportateur français de vendre à l'extérieur sa production, si le Gouvernement français n'est pas d'abord son premier client.

La deuxième loi de finance rectificative de 1963 comportait 100 millions de francs d'autorisation de programme. Le projet de budget de 1964 en comporte 106,5 (dont 2,5 sur le chapitre des télécommunications). On peut ainsi lancer la totalité des opérations préalables à la série, et commander quelques avions d'avant-série. Il faut souligner au passage qu'il n'existe qu'un seul prototype du Breguet 941.

La commande de série en elle-même, pourrait intervenir en 1965, ce qui permettrait aux premiers avions de série de sortir en 1967.

Malheureusement l'insuffisance des crédits de paiement prévus en 1964, laisse peu de chance de pouvoir faciliter l'opération Breguet 941 dans un délai rapide.

M. le Ministre des Armées interrogé à ce sujet, laisse espérer toutefois qu'une recette de 10 millions de francs sur la vente de matériel aérien militaire à l'étranger, serait affectée au Breguet 941. Il serait dommage qu'il en soit autrement, et que nous perdions ainsi le bénéfice d'une avance technique évidente.

Votre Rapporteur pense que le Breguet 941 est appelé à un grand avenir tant sur le plan militaire que sur le plan commercial, pour la raison essentielle qu'avec des performances tout à fait sérieuses, il n'exige pas une infrastructure coûteuse et même parfois impossible à réaliser.

Super Frelon. — Au départ l'opération Frelon avait été conçue en collaboration avec la République Fédérale Allemande. Aucun engagement n'ayant été signé, sans pour autant d'ailleurs que le principe de la collaboration ait été abandonné, le Gouvernement français a pris la décision fin 1962, de lancer seul l'opération, mais dans une perspective d'exportation.

Il a donc été passé une commande de présérie limitée à 4 appareils (2 en version Air, 2 en version Marine), et d'une première tranche d'outillage.

Dans l'intervalle et dans le cadre du futur plan d'armement couvrant la période allant de 1964 à 1970, il est apparu pour des raisons financières, qu'on ne pouvait à la fois acheter le Super Frelon et le Breguet 941. Seule dans ces conditions, l'Aéro-Navale sera doté d'appareils de ce type (30); il vient d'ailleurs d'être démontré qu'il était possible de l'équiper en hélicoptère amphibie.

La construction des 30 appareils pour la Marine fera l'objet d'une inscription de crédits au budget 1965. Il est à craindre d'ici là que de sérieuses difficultés n'apparaissent dans le plan de charge de Sud-Aviation.

Si Super-Frelon peut être utilisé d'une manière efficace dans la lutte sous-marine, on peut aussi l'employer comme cargo (5 à 6 tonnes) et son prix serait alors de l'ordre de 9 millions. On envisage également son emploi entre Papeete et Mururoa, son rayon d'action étant de 1.200 kilomètres avec une charge de 2,5 tonnes. Il n'est donc pas exclu que l'Armée de l'Air soit dotée un jour du Super-Frelon, en raison de la priorité absolue qui est donnée à notre arme atomique.

ETUDES AÉRONAUTIQUE ET SPATIALE

En ce qui concerne le programme d'études de systèmes d'armes en 1964, on peut simplement souligner qu'il portera essentiellement sur le programme lancé les années précédentes.

Les travaux d'essai et de mise au point intéresseront surtout les versions R et E du Mirage III, tandis que la mise en service des premiers Mirage IV de série absorbera nos moyens d'essai, surtout pour la mise au point des contremesures radioélectriques.

En ce qui concerne les études nouvelles, les seuls programmes qui démarreront en 1964 sont :

- l'avion léger de transport Bi-Astazou ;
- l'avion d'école, de combat et d'appui tactique.

Les crédits prévus en 1964 ne permettront pas d'assurer le plein emploi des principaux bureaux d'études français.

On peut penser que Sud-Aviation aura une charge suffisante avec les avions civils (Caravelle et Concorde), que G. A. M. D. connaîtra un déficit certain, même avec le Mirage III V et l'avion banc d'essai Mirage III T 2. Les activités Potez 840, N 262 et Transall, permettront à Potez et à Nord-Aviation de tenir, mais, par contre, les plus grandes inquiétudes sont permises en ce qui concerne Breguet.

Orphée. — Il s'agit d'une plateforme radar destinée à l'Armée de Terre. Trois prototypes ont été lancés pour mise au point en 1964.

Hélicoptère de manœuvre. — Cet hélicoptère de 6 tonnes est considéré dans le futur comme un matériel de base de l'A. L. A. T. : la phase prototype se poursuivra en 1964. Le volume des opérations précédentes est suffisant pour maintenir une activité convenable au bureau d'études d'hélicoptère.

Missiles. — Les missiles air-air Matra B 530 et air-sol Nord-Aviation A S 30, sont maintenant au point. On étudie actuellement avec l'Allemagne le missile Nord-Aviation A S 33. Par contre, on abandonnera la cible C T 41 dont les essais ont été décevants.

Une nouvelle étude a été lancée en 1963, le missile Air-sol anti-radar Matra A S 37. Pas d'études nouvelles de missiles en 1964.

ACHATS DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES A L'ÉTRANGER

Avant d'étudier le plan de charge de notre industrie aéronautique votre Rapporteur a pensé qu'il était utile de situer l'importance de nos achats à l'étranger.

E. — *Matériel complet.*

Il n'est pas prévu d'achat de matériels complets à l'étranger en 1964, mais il est bon cependant de rappeler qu'en 1963 nous avons commandé douze avions ravitailleurs C 135 F, ce qui aura des conséquences au point de vue crédits de paiement en 1964 et même en 1965 (en 1964, 110 millions de francs de paiement).

Nous devons aussi faire état d'une commande de quarante avions embarqués Crusader pour l'Aéronavale, avec rechanges.

II. — *Achats de rechanges.*

Par suite de la suppression de l'aide P. A. M., les dépenses de cette nature ont considérablement augmenté.

En 1964 on prévoit une dépense de l'ordre de 120 millions de francs pour les C 135 F et la modernisation des F 100.

III. — *Achats de matériels de mesure, de pièces détachées, d'équipement divers.*

Il s'agit dans l'ensemble de matériels n'existant pas en France, ou qui ne sont pas encore produits sous licence. Ces dépenses varient peu d'une année à l'autre ; elles sont d'environ 50 à 60 millions de francs pour la section Air.

PLAN DE CHARGE DE NOTRE INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE

Une certaine inquiétude se manifeste au sujet de ce plan de charge, inquiétude qui semble se localiser essentiellement sur Sud-Aviation, qui termine son programme Caravelle et qui ne fabrique pas encore Concorde.

Interrogé à ce sujet, M. le Ministre des Armées a fait savoir que l'avenir de l'Industrie Aéronautique en France ne lui causait pas de souci. Nous souhaitons vivement pouvoir partager cet optimisme.

D'après les renseignements en notre possession la situation serait la suivante :

Fin quatrième trimestre 1961 : 85.850 personnes employées.

Fin quatrième trimestre 1962 : 88.320 personnes employées.

Fin deuxième trimestre 1963 : 90.330 personnes employées.

Pour l'avenir et jusqu'en 1968, il a été établi un graphique de plan de charge qui n'intéresse d'ailleurs que la partie des cellules et des équipements la plus menacée, et qui ne fait apparaître qu'une baisse très faible d'activité, compte tenu de l'apport suivant,

à la suite du nouveau plan intervenant à partir de 1965 et qui doit être soumis au Parlement :

- 50 Breguet 941 ;
- 50 Transall ;
- 12 Mirage IV ;
- 100 avions d'appui tactique ;
- 130 Fouga ;
- 30 Super-Frelon ;
- 34 Alouette III ;
- 225 hélicoptères de manœuvre.

On escompte, en outre, l'exportation de :

- 40 Fouga ;
- 40 Mirage III ;
- 43 Breguet Atlantic ;
- 24 Super-Frelon ;
- 356 Alouette II, III, IV ;
- 160 Mystère 20 ;
- 15 Super-Broussard ;
- 60 Breguet 941.

Souhaitons que ces chiffres ne soient pas trop optimistes et demandons surtout, en ce qui concerne les constructions militaires, que les crédits de paiement ne fassent pas défaut.

Une série de tableaux ci-après, permettra de faire connaître notre production d'avions et d'engins.

Production d'avions.

TYPE	TYPE du propulseur.	NOMBRE en commande.	CADENCE	SORTIES antérieures au 1 ^{er} janvier 1963.	LIVRAISONS prévues en 1963.	LIVRAISONS prévues en 1964.	APPAREILS restant à livrer après 1964.	OBSERVATIONS
<i>Mirage III.</i>								
Version C	Atar 9.	100-5	6	94	1	0	0	5 Mirage III C ont été détachés de la série pour des raisons diverses. La cadence doit être ramenée à 4 avions/mois à partir de 1964.
— B		26		5	21	0	0	
— R		50		0	34	16	0	
— E		120		0	2	28	90	
Exportation		95	3	36	50	9	0	En outre, 30 pour l'Australie sont livrés en sous-ensembles.
Total.....		386	9	135	108	53	90	
<i>Mirage IV.....</i>	Atar 9.	50	2	0	0	20	30	12 appareils supplémentaires fi- gurent au projet de budget pour 1964.
<i>Etendard IV. — M.....</i>	Atar 8.	68	4	15	41	12	0	
P.....		21		1	1	19	0	
Total.....		89		16	42	31	0	
<i>Bréguet 1150.</i>								
Transition	Tyne.	2	3	0	1	1	0	20 pour la France + 20 pour l'Allemagne.
Série		40		0	0	0	40	

TYPE	TYPE du propulseur.	NOMBRE en commande.	CADENCE	SORTIES antérieures au 1 ^{er} janvier 1963.	LIVRAISONS prévues en 1963.	LIVRAISONS prévues en 1964.	APPAREILS restant à livrer après 1964.	OBSERVATIONS
<i>Transall.</i>								
France, Allemagne ...		6	3	0	0	2	4	Le marché de série devrait être de 160 (50 pour la France, 110 pour l'Allemagne); le projet de budget 1964 comporte les crédits pour le lancement de 10 appareils français.
<i>CM 170.</i>								
Air	Marboré.	265	4	213	37	15	0	Le projet de budget 1964 prévoit le lancement de 130 appareils supplémentaires.
Exportation et divers.		170		164	6	0	0	
Total		435		377	43	15	0	
<i>MS 760.</i>								
Air	Marboré.	26	3	26	0	0	0	En outre, un certain nombre d'avions exportés l'ont été en sous-ensembles.
Marine		14		14	0	0	0	
Exportation et divers.		113		99	14	0	0	
Total		153	139	14	0	0		
<i>Alouette II.</i>	Artouste II							
D. N.	+ Astazou.	368	8	358	10	0	0	La confirmation de commandes portant sur 80 appareils est attendue.
Exportation et divers.		515		452	63	0	0	
Total		883		810	73	0	0	

TYPE	TYPE du propulseur.	NOMBRE en commande.	CADENCE	SORTIES antérieures au 1 ^{er} janvier 1963.	LIVRAISONS prévues en 1963.	LIVRAISONS prévues en 1964.	APPAREILS restant à livrer après 1964.	OBSERVATIONS
<i>Alouette III</i>	Artouste III.		7					Le projet de budget 1964 prévoit la commande d'environ 45 <i>Alouette III</i> . La confirmation de commandes portant sur 90 appareils est attendu.
D. N.....		34		16	18	0	0	
Exportation et divers.		101		61	40	0	0	
Total		135		77	58	0	0	
<i>Super-Frelon</i>		4		0	0	3	1	
<i>Caravelle</i>	Avon et divers.	168 * 10 options.	3	131	31	6	0	* Commandés au 31 juillet 1963. La cadence quatre par mois a été ramenée, à partir de septembre 1962, à trois par mois. Deux cents appareils sont lancés ; sur la deuxième ligne figurent les sorties des avions non vendus.
				+ 2	+ 2	+ 27	+ 1	
<i>Mystère XX</i>	Gén. Elec.	40 + option 120	4	0	0	0	40 + option 120	
<i>Potez 840</i>	Astazou.	2		0	0	0	2	Les commandes d'exportation sont actuellement difficiles à préciser.
Etat. — Exportation.								
<i>Super Broussard</i> .								
N 260	Bastan.			5	5			Nord-Aviation a lancé en spéculation 10 N 260 et 15 N 262 dont les sorties figurent ci-contre. Les commandes sont difficiles à préciser.
N 262	Bastan.			0	3	7	5	
<i>MS 880, 885, 890.</i>								
Rallye		400 env.		319	54	27	0	

Production d'engins.

	COMMANDES françaises jusqu'au 1 ^{er} janvier 1964.	CADENCE mensuelle pour besoins français.	SORTIES France 1 ^{er} janvier 1963.	PREVISIONS 1963.	PREVISIONS 1964.	APRES 1964.	EXPORTATION
SS 11	30.000 sera porté à environ 35.000	En décroissance de 1.000 à 500	19.700	10.300	5.000	»	Livré : 33.000. En commande : 4.400. En espoir : 10.000 à 15.000.
Entac	30.000 sera porté à 37.000 environ	1.200	4.280	16.000	16.000	16.000 ?	Livré en 1962 : 1.168. En commande : 20.000 envi- ron (10.000 par an envi- ron).
SS 12	140 sera porté en 1963 à 290	Montant à 20 en 1963 puis 30 en 1964	»	140	300	1.000	Livré : 80. Espoir : 500 ?
AA 20 et AS 20	2.630	En diminution à partir de 50	2.300	330	»	»	Livré : 140. Espoir : 300.
AS 30	630	50	150	300	500	180	Ferme : 1.000. Espoir : 1.000 à 1.500.
Matra R 511	894	30 au maximum	680	Solde	»	»	Néant.
Matra R 530	340 sera porté en 1963 à 640 et en 1964 à 940	30	»	40	330	570	Espoir : 500.

DEUXIEME PARTIE

Rôle de l'Armée de l'Air.

Au moment où nos armées s'orientent définitivement vers la possession de l'arme atomique, et par conséquent vers des conceptions tactiques et stratégiques très nouvelles, il est naturel de se demander quel avenir est réservé à notre Armée de l'air.

L'Armée de l'Air est-elle condamnée à jouer un jour un rôle mineur, ou au contraire peut-on espérer qu'elle doit avoir encore la primauté dans la mission de défense nationale. Il n'est pas douteux que, dans une très large mesure, le moral de nos aviateurs et la qualité de recrutement dépendent de l'avenir, et d'ores et déjà de la place que notre Défense nationale entend donner à l'Armée de l'Air.

La force de frappe nucléaire, dans sa première génération, est basée sur un système d'armes constitué par le Mirage IV supersonique et la bombe A. Ensuite, à partir de 1970, doit apparaître le sous-marin atomique considéré à juste titre dans l'état actuel des choses comme le meilleur « deterrent ». Nous n'aurons pas trois sous-marins atomiques, chiffre considéré comme un minimum, avant 1974. Le programme du Mirage IV prolongé par douze appareils sera exécuté en 1967. Entre 1967 et 1974 va s'écouler une période au cours de laquelle il n'est pas possible de considérer le Mirage IV comme une force de frappe suffisante. Le Ministère des Armées a donc prévu la mise en service d'engins sol-sol balistique stratégique (S. S. B. S.) mais qui ne seront pas opérationnels même avec une tête kilotonnique avant 1970.

On peut donc envisager entre 1967 et 1970, et il est encore temps de le faire, la création d'une force constituée par un vecteur piloté supersonique, ras du sol, avec un engin air-sol pour lui allonger les jambes (engin non balistique).

M. le Ministre des Armées, interrogé sur ce point, pense qu'il sera plus facile de mettre au point un S. S. B. S. et aussi plus efficace en raison du fait qu'à cette époque nous disposerons d'ogives

nucléaires très puissantes. Cependant, il indique aussi qu'on peut en même temps prolonger le Mirage IV par un petit engin de faible portée (250 à 300 km).

La mise à l'étude d'un tel engin paraît donc très urgente et aussi d'autant moins difficile qu'il ne s'agit pas d'un engin balistique.

Nul ne saurait nier, en effet, la souplesse d'utilisation de l'avion piloté, qui ne sera jamais remplacé par le missile dont la mise en œuvre et la viabilité resteront toujours aléatoires. Il n'est à ce sujet qu'à étudier les compte rendus des essais américains en la matière (toute la gamme des Polaris) pour en être convaincu.

De toute manière, les armées modernes auront besoin de voir, de bouger et de frapper.

Voir est sans nul doute une mission qui ne peut être confiée qu'à l'aviation de reconnaissance (Mirage III R : 50 exemplaires). A ce propos, il faut souligner le rôle important, voir décisif, joué par l'électronique qui est une science sans laquelle on ne peut pas fonder l'attaque et la défense et qui doit servir, comme dans Mirage IV, par ses contre-mesures, à tromper l'adversaire.

Il faut aussi penser, dans ce domaine, à la défense aérienne (Strida) et on ne peut que constater à cet égard les insuffisances du budget 1964.

Une armée moderne doit aussi pouvoir se déplacer rapidement. La mobilité assure le succès et aussi la survie. C'est pourquoi nos efforts doivent porter rapidement vers la possession d'une flotte de Transall, d'hélicoptères lourds et de Breguet 941.

Une armée moderne, enfin, doit disposer aussi des moyens tactiques et stratégiques pour frapper.

Sur le plan stratégique nous aurons Mirage IV.

Sur le plan tactique nous aurons Mirage III E, qu'il faudra équiper de bombes nucléaires tactiques.

Un grand crédit doit être fait à l'avion à décollage vertical (V. T. O. L.) qui économise l'infrastructure. La priorité doit être donnée à ce programme, afin que les premiers V. T. O. L. soient opérationnels en 1967-1968.

L'étude d'un appareil Stol de pénétration à basse altitude, paraît également devoir être faite rapidement. La cellule de cet avion serait construite autour du moteur TF 106 à double flux.

Enfin pour terminer cette rapide étude, nous ne saurions nous désintéresser de la plate-forme aérienne qui permet une grande polyvalence dans l'action stratégique : lancement de missiles à grande autonomie, et aussi d'engins leurres destinés à tromper l'adversaire, poste de commandement, etc. Sans doute pourrions-nous bénéficier à ce sujet, des études sur « Concorde ».

Ces conceptions tactiques et stratégiques des missions de l'Armée de l'Air exigent, pour leur mise en œuvre, l'élaboration de programmes considérables. On ne peut que regretter à ce sujet l'insuffisance des moyens financiers de la section Air. Mais nous ne pouvons pas tout réaliser en même temps, et cela rend plus difficile le choix à faire et les options à prendre.

Malgré toutes ces réserves, notre Armée de l'Air devrait disposer en 1970 :

Pour le transport :

- du reste de nos Nord 2501 ;
- de Transall ;
- d'un petit nombre de Breguet 941 ;
- de peu ou de pas du tout de Super-Frelon ;

Pour le combat :

- de Mirage III ;
- d'un avion nouveau de pénétration ayant un bon comportement au ras du sol ;
- d'avions à décollage vertical, vitesse Mach 2 et de 800 km de rayon d'action et utilisable comme avion d'appui tactique atomique ;
- de Fouga armés.

Conclusions.

Après ce survol rapide des différentes dispositions contenues dans le projet de budget de la Section Air, votre Rapporteur pour avis est chargé par votre Commission de vous soumettre les conclusions suivantes :

— la Commission approuve la volonté du Gouvernement de comprimer les dépenses ordinaires au profit des dépenses en capital ;

— elle affirme la nécessité d'étendre à l'Armée de l'Air les dispositions prises dans l'Armée de Terre en faveur des sous-officiers et de faciliter l'avancement des personnels féminins ;

— de pratiquer une politique sociale de construction de logements ;

— de servir des soldes correctes aux pilotes ayant de lourdes responsabilités ;

— elle souligne l'insuffisance évidente des crédits pour carburants, ce qui va entraîner un sous-entraînement que l'on peut qualifier de dangereux à tous égards ;

— l'insuffisance des études nouvelles et des crédits trop parcimonieusement comptés en faveur de l'électronique ;

— le retard important à prévoir pour la modernisation par Mirage III E de nos escadres ;

— les dispositions très satisfaisantes en faveur du Mirage IV en raison de la priorité absolue donnée à l'arme atomique ;

— elle insiste sur la nécessité de dégager le plus vite possible des crédits pour Mirage III V et

— d'étudier au plus tôt le moteur TF 106, l'engin air-sol, l'avion de pénétration et la plate-forme aérienne.

Et enfin, votre Rapporteur tient à souligner combien les crédits de paiement pour les opérations nouvelles concernant les fabrications sont gravement insuffisants (110.000) par rapport aux autorisations de programme (1.548.000).

Dans ces conditions, il apparaît qu'en 1964 les commandes ne pourront être notifiées que très tardivement dans l'année : ce qui mettra en difficulté notre industrie aéronautique, spécialement celle des cellules au cours des deux ou trois premiers trimestres de l'année 1964.

Le Ministre reconnaît lui-même cet état de choses qui ne peut que reporter sur 1965 les difficultés partiellement allégées en 1964.

Sous réserve de ces observations, dont certaines peuvent être considérées comme très sérieuses, votre Commission vous propose d'adopter sans modification les crédits de la Section Air du budget des Armées.