

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

Annexe au procès-verbal de la séance du 12 novembre 1964.

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 1965, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

**EXAMEN DES CREDITS
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES**

ANNEXE N° 40

ARMÉES

Section Air.

Rapporteur spécial : M. Yvon COUDÉ DU FORESTO.

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, *président* ; Jacques Masteau, Gustave Alric, Yvon Coudé du Foresto, *vice-présidents* ; Martial Brousse, Roger Lachèvre, Jacques Richard, *secrétaires* ; Marcel Pellenc, *rapporteur général* ; André Armengaud, Jean Bardol, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Marc Desaché, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, René Dubois, Max Fléchet, Pierre Garet, Roger Houdet, Michel Kistler, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Georges Marrane, Pierre Métayer, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 1087 et annexes, 1106 (tomes I à III et annexes 36 et 37), 1121 (I, tomes 1^{er} et 2 ; II, tome 2) et in-8° 266.

Sénat : 22 (1964-1965).

Mesdames, Messieurs,

La présentation du budget des Armées pour 1965 comporte des différences assez sensibles par rapport aux présentations précédentes.

Un seul fascicule pour les dépenses ordinaires, un autre pour les dépenses en capital comprennent l'un comme l'autre à la fois les crédits de la Section commune et ceux des trois armes.

Il ne s'agit pas pour l'instant d'une véritable fusion qui amènerait vraisemblablement à une nouvelle répartition des tâches entre rapporteurs spéciaux de la Commission des Finances, mais d'une simple juxtaposition laissant subsister à l'intérieur de chaque fascicule les séparations entre les quatre principaux chapitres.

TITRE III

DEPENSES ORDINAIRES

Les crédits inscrits au budget des dépenses ordinaires de la section Air s'élèvent à 2.156 millions de francs contre 2.069,7 en 1964, soit une augmentation de 86,3 millions représentant 4 %, c'est-à-dire à peine l'élévation générale du niveau des prix.

Remarquons que la section Air absorbe 20,3 % des dépenses ordinaires globales, Section commune plus trois armes, qui s'élèvent à 10.426,6 millions de francs.

Les crédits entre titres et chapitres de la section Air du titre III se répartissent selon le tableau ci-dessous :

TITRE III	CREDITS votés pour 1964.	SERVICES votés.	MESURES nouvelles.	TOTAL	DIFFERENCE	
					En valeur.	En pourcentage.
(En millions de francs.)						
1. — Personnels : rémunérations	1.071,3	1.200	— 81,4	1.118,6	+ 47,2	+ 4 %
2. — Personnels : entretien	222,5	224,8	— 6,1	218,6	— 3,8	— 1,7 %
3. — Personnels : charges sociales	150,4	139,8	— 5,3	134,5	— 15,9	— 12 %
4. — Matériel et fonctionnement des armes et services....	586,2	576,7	+ 70,8	647,6	+ 61,3	+ 10 %
5. — Travaux d'entretien	39,1	39,1	— 2,5	36,6	— 2,5	— 7 %

La faible augmentation du chapitre III résulte, d'une part, des hausses de rémunération (11,7 % entre le 1^{er} janvier 1963 et le 1^{er} octobre 1964) et, d'autre part, d'une importante réduction des effectifs.

Les dépenses ordinaires par rapport aux dépenses d'équipement (Titre V) passeront ainsi à 46 % contre :

56,4 % en 1961 ;

50,6 % en 1962 ;

48 % en 1963.

Cette évolution s'explique aisément à la fois par la modernisation des forces aériennes et aussi par le prix de plus en plus élevé de chacun des postes d'investissement.

Les missions de l'Armée de l'air ont été déjà définies comme devant, en priorité, assurer la mise sur pied et la mise en œuvre des moyens de la force nucléaire stratégique et, en second lieu, la mise en œuvre des moyens de combat évolués, capables d'assurer :

Sur les théâtres éventuels d'opérations européens, des interventions nucléaires ou conventionnelles ou des missions tactiques d'appui ou d'interception dans la zone qui nous est dévolue.

La conduite de la défense aérienne du territoire national.

Dans le cas d'interventions extérieures, en Afrique notamment, des missions d'appui ou d'interception.

Encore devons-nous bien souligner que les données mêmes des problèmes stratégiques ou tactiques que nous pourrions avoir à résoudre évoluent constamment.

L'apparition de la Chine parmi les puissances nucléaires, la constatation qu'elle a fait exploser une bombe à uranium 235 permettant une rapide miniaturisation susceptible de simplifier le problème des vecteurs et la réalisation de la bombe thermonucléaire peut conduire les grandes puissances nucléaires à modifier leurs conceptions et, par voie de conséquence, à faire évoluer les projets français dans des directions quelque peu différentes de celles jusqu'alors envisagées.

De même les transformations de l'O. T. A. N., encore définies très vaguement, le flirt de l'Allemagne et plus hypothétiquement de la Grande-Bretagne avec la force nucléaire multilatérale, peuvent entraîner, à court ou à moyen terme, des modifications profondes dans la définition des missions qui peuvent nous être confiées.

Enfin, l'évolution de nos rapports politiques avec les pays d'Afrique noire par exemple, peuvent également amener des révisions de nos conceptions.

Quoi qu'il en soit et dans l'état actuel des choses, le budget de 1965 ne pouvait être que le reflet des décisions et des hypothèses antérieures, c'est-à-dire que l'armée de l'air, dans l'esprit du Gouvernement, comprendra trois forces distinctes :

Une force nucléaire stratégique : effectifs 11.900 ;

Une force d'intervention et de défense : effectifs 29.100 ;

Une force de coopération et de transport : effectifs 7.480.

Ce budget se caractérise en fait par une compression des dépenses de personnel (7 % par rapport aux services votés) et par un accroissement de 12 % des dépenses de fonctionnement et d'entretien de matériel.

1° Dépenses de personnel.

En 1965, les effectifs militaires rémunérés sur les chapitres de la Section Air s'élèveront à 112.952 officiers, sous-officiers, hommes de troupe et personnel féminin.

Si l'on tient compte du personnel rémunéré sur la Section commune, le total passera à 113.618 (voir tableau ci-dessous).

Leur répartition est la suivante :

	SECTION Air	SECTION commune.	TOTAL
Officiers	8.754	451	9.205
Sous-officiers A. D. L.....	46.126	25	46.151
Sous-officiers P. D. L.....	1.984	»	1.984
Troupes A. D. L.....	5.739	»	5.739
Troupes P. D. L.....	47.503	»	47.503
P. M. F. A. A.....	2.846	190	3.036
Totaux	112.952	666	113.618

Doivent s'y ajouter 417 emplois hors budget des Armées concernant pour la plupart des agents d'assistance technique mis à la disposition du Ministère de la Coopération.

Le tableau ci-dessous indique l'évolution des effectifs depuis 1962 :

DESIGNATION	1962	1963	1964	1965	VARIATION entre 1965 et 1964.
Officiers :					
Active et P. D. L.	9.295	9.289	9.288	8.766	— 522
Maintenus	531	3	»	»	
Sous-officiers :					
A. D. L.	47.994	48.261	48.276	46.753	— 1.523
P. D. L.	2.300	2.150	2.000	2.000	0
Maintenus	1.580	40	»	»	
Troupe :					
A. D. L.	8.252	7.752	7.752	5.751	— 2.001
P. D. L.	52.095	57.367	54.617	46.581	— 8.036
Maintenus	15.882	877	»	»	
P. M. F. A. A.	3.191	3.191	3.191	3.041	— 150
Totaux	141.120	128.930	125.124	112.892	— 12.232

Ces chiffres peuvent différer de quelques milliers d'unités des chiffres détaillés. La raison en provient de la dissémination des crédits.

La diminution des effectifs de l'Armée de l'Air, prévue en 1965, à service analogue, porte donc sur 12.232 hommes, dont 522 officiers et 1.523 sous-officiers. Elle équivaut à 10 % des effectifs actuels.

Les effectifs du personnel navigant s'établissaient en juillet 1964 à :

3.472 officiers, dont :

 2.640 pilotes ;

 430 navigateurs et radios ;

 80 observateurs.

3.216 sous-officiers, dont :

 1.475 pilotes ;

 790 navigateurs et radios ;

 590 mécaniciens ;

 308 en instruction.

Enfin, 221 hommes de troupe en instruction.

Il semble bien que l'armée de l'air atteigne ainsi le maximum de sa concentration. Les difficultés à résoudre revêtent trois aspects :

Recrutement.

Engagement ou maintien sous les drapeaux.

Modification des structures.

Il convient de noter que les différentes écoles de l'aéronautique Ecole de l'armée de l'air à Istres, écoles de Rochefort et Saintes, forment des techniciens de niveaux différents, mais d'excellente qualité.

L'Ecole de Saintes recrute des élèves de 16 à 17 ans au niveau de la 3^e :

Les candidats admis en première année ont deux années d'études ;

Les candidats admis en seconde année ne passent qu'un an à Saintes.

Le niveau de sortie est celui d'un bon baccalauréat technique.

760 élèves ont fréquenté l'école de Saintes en 1964.

Cette école fonctionne pour la plus grande partie comme préparatoire à l'école de Rochefort, permettant d'acquérir une spécialité.

L'Ecole de Rochefort forme du personnel pour l'armée de l'air, pour l'A. L. A. T., la marine, la D. T. I., le Ministère de l'Intérieur et même des gouvernements étrangers.

Elle prépare à toutes les spécialités au sol de l'aéronautique. Les études sont sanctionnées par des certificats :

Certificat élémentaire : durée des études : 1 an ;

Puis certificat supérieur : six semaines supplémentaires ;

Enfin, certificat de maîtrise : même durée.

En 1964, l'Ecole a délivré :

2.080 certificats élémentaires ;

700 certificats supérieurs ;

341 certificats de maîtrise.

Les contrats d'engagement portent sur cinq ans à la sortie de l'Ecole d'apprentis de Saintes.

L'Ecole de l'air à Istres recrute chaque année 90 élèves de mathématiques spéciales au concours et l'enseignement étalé sur deux ans les porte sur le plan général au niveau d'une licence scientifique, donnant ainsi aux officiers des trois corps — air, mécaniciens et bases — une formation très poussée.

Il est concevable que, devant la pénurie de personnel qualifié ou très qualifié qui sévit dans l'industrie privée, celle-ci offre des situations fort intéressantes aux élèves issus de ces écoles dès que leurs durées d'engagement sont terminées et qu'il y ait une sorte d'aspiration de l'armée vers le secteur privé, ce qui nuit grandement au maintien dans l'armée de l'air du personnel hautement qualifié dont elle a besoin.

Si l'on ajoute à ces difficultés de solde celles qui résultent du logement et qui ont un effet regrettable sur le moral des engagés et en particulier des sous-officiers mal ou pas logés s'ils sont mariés et parfois couchés par chambrées en lits superposés s'ils sont célibataires, on conçoit la nécessité de rechercher le moyen de rendre plus attrayant le maintien dans l'armée de l'air.

Les rémunérations mensuelles des personnels militaires de l'armée de l'air sont indiquées ci-dessous :

Officiers.

<i>Colonel</i> (24 ans de service, ou 3 ans de grade) :	
Célibataire non P. N.....	2.781
Célibataire P. N.....	3.481
Marié, 2 enfants :	
Non P. N.....	3.001
P. N.....	3.701
<i>Lieutenant-colonel</i> (3 ans de grade, 21 ans de service) :	
Célibataire non P. N.....	2.500
Célibataire P. N.....	3.200
Marié, 2 enfants :	
Non P. N.....	2.720
P. N.....	3.420
<i>Commandant</i> (3 ans de grade, 15 ans de service) :	
Célibataire non P. N.....	1.989
Célibataire P. N.....	2.689
Marié, 2 enfants :	
Non P. N.....	2.200
P. N.....	2.900
<i>Capitaine</i> (3 ans de grade, 9 ans de service) :	
Célibataire non P. N.....	1.526
Célibataire P. N.....	2.125
Marié, 2 enfants :	
Non P. N.....	1.733
P. N.....	2.332
<i>Lieutenant</i> (3 ans de grade, 5 ans de service) :	
Célibataire non P. N.....	1.220
Célibataire P. N.....	1.698
Marié, 2 enfants :	
Non P. N.....	1.499
P. N.....	1.998

Sous-officiers.

Adjudant-chef (après 20 ans de service) :

Célibataire non P. N.....	1.274
Célibataire P. N.....	1.663
Marié, 2 enfants :	
Non P. N.....	1.476
P. N.....	1.822

Adjudant (15 ans de service) :

Célibataire non P. N.....	1.180
Célibataire P. N.....	1.546
Marié, 2 enfants :	
Non P. N.....	1.380
P. N.....	1.746

Sergent-chef (après 12 ans) :

Célibataire non P. N.....	910
Célibataire P. N.....	1.394
Marié, 2 enfants :	
Non P. N.....	1.100
P. N.....	1.584

Sergent (après 9 ans) :

Célibataire non P. N.....	803
Célibataire P. N.....	1.123
Marié, 2 enfants :	
Non P. N.....	998
P. N.....	1.313

L'Armée de l'Air est, d'autre part, obligée d'avoir en permanence une part importante de ses effectifs en instruction tant les progrès incessants réalisés dans cette arme rendent nécessaire le recyclage continu.

Pour essayer de remédier à ces différents défauts, indépendamment de l'augmentation des primes de qualification accordées aux officiers des trois armes, des mesures nouvelles spéciales à la Section Air ont été prises ; elles sont encore extrêmement timides :

— la première étend au personnel d'active non officier de l'Armée de l'Air les avantages de primes déjà accordés à l'Armée de Terre en ce qui concerne les rengagements, mais cette mesure ne prend effet qu'au milieu de l'exercice, et non du 1^{er} janvier ;

— la seconde de ces mesures accorde à certains personnels des unités de combat une prime d'alerte opérationnelle de 4 francs par jour que percevront les officiers subalternes et les sous-officiers pour chaque journée passée en alerte effective (une journée sur quatre en moyenne), cette sujétion étant considérée comme particulièrement pénible.

Ces deux mesures coûteront respectivement : 4,6 et 0,85 millions en 1965 ; 9 et 2,6 millions en année pleine.

Nous doutons très fortement qu'elles suffisent à améliorer le recrutement de l'Armée de l'Air. Il est de même regrettable que l'extension des avantages de prime d'engagement accordés à l'Armée de Terre dès 1964 ne soit pas encore acquise à l'Armée de l'Air en 1965, ce qui n'aurait coûté que 2 millions de francs en année pleine et aurait peut-être évité le fléchissement du nombre des engagements qui est passé de 2.000 en 1962 à 1.400 en 1963.

Enfin il est prévu d'aménager la pyramide des salaires des personnels féminins, très défavorisés jusqu'ici dans l'Armée de l'Air.

En dehors du personnel purement militaire, le budget enregistre quelques réductions des effectifs civils. Les suppressions d'emplois excèdent les créations de 793 unités, à savoir :

- 197 agents titulaires ;
- 155 agents contractuels ;
- 441 de personnel ouvrier.

Aucun problème social grave ne paraît être entraîné par ces mesures en raison des demandes de retraite anticipée et du ralentissement du recrutement.

2° Matériel, entretien et fonctionnement, carburant.

Les crédits de carburant augmenteront de 16 % en 1965 (334 millions au lieu de 288). Si l'on considère que les crédits de 1964 avaient été diminués dans une proportion telle que les stocks étaient ramenés pratiquement à ce qui existe dans les soutes, si l'on considère également que les dépenses de carburant s'accroissent d'une façon considérable au fur et à mesure que l'on met en service du matériel nouveau, les crédits qui nous sont proposés pour 1965 permettront à peu près uniquement de maintenir la situation déjà enregistrée en 1964.

Il est à noter que l'activité aérienne est descendue en 1964 à 12 heures de vol par avion et par mois au lieu des 15 heures considérées comme le minimum et des 20 heures constituant l'optimum d'entraînement.

La dotation de 1965 permettra à peine de maintenir le niveau de 1964.

Entretien et réparation de matériel.

Les crédits qui figurent au titre III pour l'entretien du matériel assuré par l'armée de l'air, soit par la Direction technique et industrielle, s'accroissent de 200,7 millions à 217,5 millions. Cette augmentation de 8,5 % s'explique par la mise en service d'appareils plus complexes. Elle a la valeur d'un chiffre indicatif et il est vraisemblable qu'elle devra être modifiée en cours d'exercice et, comme aucun collectif ne semble prévu par le Ministre des Finances, c'est à des transferts de chapitres mieux dotés que l'on devra avoir recours.

TITRE V

EQUIPEMENT

Le montant des autorisations de programme s'élève à 2.924,6 millions de francs, soit une réduction de 3,8 % par rapport au budget de 1964. Les crédits de paiement, en progression de 11,6 % par rapport à la dotation de 1964, s'élèvent à 2.499,7 millions de francs.

Mais ces chiffres ne reflètent évidemment pas la totalité des dépenses imputables à l'Air. Par exemple, à la Section commune, au chapitre 53-92, sont prévus des achats d'hélicoptères et au chapitre 52-90, des actions de propagande en faveur de l'expansion aéronautique. Les comptes spéciaux du Trésor eux-mêmes comportent une balance dont le détail et même le solde sont difficiles à établir entre recettes et dépenses des fabrications d'armement (ligne 2 pour les recettes, chapitres 1 à 8 pour les dépenses). Remarquons au passage que les rémunérations du personnel ont augmenté de 8 % alors que les crédits de paiement ne progressent que de 5 %.

Constructions aéronautiques.

Nous espérons qu'une nouvelle loi-programme couvrant les dépenses militaires pour les années 1965-1970 nous aurait été présentée avant la discussion du budget. Il n'en est malheureusement rien et son texte vient seulement d'en être déposé sur le Bureau de l'Assemblée Nationale, encore que le Ministre des Armées ait pris l'engagement d'en prévoir la discussion au cours de cette session.

Il en résulte quelque incertitude et en particulier celle de savoir si le budget qui nous est présenté pour 1965 est le reflet des intentions du Gouvernement pour la première année d'exécution de la loi-programme ou si, au contraire, il n'en constitue qu'une partie. Dans ce dernier cas nous aimerions savoir comment seraient financés les dépassements, toujours en raison des déclarations du Ministre des Finances repoussant toute idée de loi de finances rectificative pour 1965.

D'après les renseignements qui nous ont été fournis, les crédits prévus pour 1965 permettraient à peine de poursuivre les études et mise au point des différentes versions de Mirage III, de Mirage IV, des engins air-sol et sol-air à faible portée, de l'avion III V à décollage vertical, de l'hélicoptère de manœuvre et du Super-Frelon, programme dont l'ambition risque de devoir être révisée en raison de l'absence, pour l'instant, des concours internationaux sur lesquels nous comptons.

Bien entendu s'ajoutent aux différents travaux des bureaux d'études, la partie correspondant aux crédits figurant maintenant au seul budget du Ministère des Travaux publics « Aviation civile », pour la continuation hypothétique du projet « Concorde » initialement prévu en collaboration avec la Grande-Bretagne.

Or, force nous est de constater qu'une série d'événements viennent de se produire dont nous souhaitons vivement que la quasi-simultanéité ne procède que de coïncidences fortuites et non pas d'une orchestration à caractère politico-économique ayant pour but essentiel l'élimination plus ou moins totale de notre pays du peloton de tête des concurrents en constructions aéronautiques.

En l'espace de quelques semaines, la Grande-Bretagne a annoncé son désir de voir réviser les accords sur le projet « Concorde » ce qui, en clair, entraîne l'abandon du projet.

En effet cet avion supersonique offrait un intérêt certain s'il était capable d'assurer des liaisons commerciales avec une avance de deux ou trois ans sur les avions américains volant à Mach 3. En raison des dépenses d'amont très élevées avant la fabrication en série, à la fois pour ce type d'avion et également maintenant pour toutes les études et mises au point d'appareils nouveaux, l'amortissement de ces dépenses ne peut s'envisager que sur des séries importantes et une collaboration internationale s'impose à moins de disposer d'un marché intérieur déjà considérable. Dans ces conditions un retard d'un an ou un an et demi s'il venait à être enregistré rendrait certains acheteurs réticents devant la proximité de sortie de l'avion volant à Mach 3 et nous nous trouverions devant un marché devenu trop étroit pour l'étalement de nos dépenses d'amont dont le Gouvernement anglais prétend évaluer le montant actuel aux environs de 4 milliards de nos francs actuels.

Dans le même temps, les Pays-Bas, malgré notre collaboration avec la maison Fokker n'ont pas encore pris de décision de commandes des patrouilles Breguet « Atlantic ».

Au Bundestag un député demandait la revision des accords sur le « Transall » se faisant l'écho des pensées d'un parti politique important. Malgré cette prise de position 110 Transall ont été commandés par l'aviation militaire allemande mais si un changement de majorité intervenait en Allemagne, certaines craintes nées de la désinvolture anglaise sur le « Concorde » pourraient se manifester et la pression de la société américaine Lockheed avec son C I 30 Hercules tenterait probablement de s'accroître.

Les Super-Frelon avaient été conçus à l'origine pour des commandes devant atteindre 400 unités pour l'Allemagne et 220 pour la France. L'Allemagne semble y avoir renoncé encore que sa décision ne soit peut-être pas définitive. En fait 23 appareils seulement sont commandés, ce qui compte tenu des dépenses d'amont en rend les prix prohibitifs.

Nos pourparlers avec l'Allemagne pour l'étude et la mise au point du Mirage III V à décollage vertical sont au point mort, chaque pays ayant sa solution qu'elle estime préférable malgré les déboires enregistrés aussi bien en Allemagne fédérale qu'en Angleterre. Deux prototypes de Mirage III V existent en France mais là aussi les dépenses d'amont sont et demeureront considérables compte tenu de la complexité des problèmes techniques à résoudre et ces frais ne peuvent s'amortir que sur des séries de caractère international.

L'Angleterre de son côté semble répugner à la poursuite du projet C. E. C. L. E. S. - E. L. DO, fusée à trois étages utilisant le Blue-Streak anglais, le Diamant français et un troisième étage allemand avec une collaboration italienne, hollandaise, belge et même australienne.

Enfin, pour couronner le tout et encore que ce soit du ressort de l'aviation civile, les projets d'Air-Union pour l'exploitation rationnelle des lignes commerciales des grandes compagnies européennes semblent dans l'impasse. Faute d'avoir su nous décider à temps, quand nos partenaires étaient demandeurs, notre position s'est dégradée par rapport à l'ensemble et les pourparlers sont de plus en plus laborieux au moment où l'apparition de l'ère supersonique rendent ce genre d'accords de plus en plus indispensable.

Il semble que cette série de mesures risque de porter des coups très durs à notre construction aéronautique.

Or en 1964, les effectifs employés dans nos usines aéronautiques étaient environ les suivants :

Cellules	52.200
Moteurs	18.900
Equipements	21.200
	<hr/>
	92.300

On voit ici l'importance de ces effectifs et le souci, qui doit être le nôtre, de maintenir un plan de charge élevé pour cette industrie. Malheureusement les quelques renseignements que nous avons pu obtenir concernant la loi-programme militaire couvrant 1965-1970 font apparaître des risques encore mineurs de réductions d'effectifs (au total 5.000 environ vers 1970), mais ce qui nous inquiète bien davantage c'est une certaine réduction d'autorisations de programme pour les avions et engins associés en 1965 et surtout une répartition de crédits ne laissant aucune disponibilité pour les études de pointe en 1965 et 1966 et à partir de 1967, une tendance décroissante des crédits d'études alors qu'il nous semblerait nécessaire de prévoir une courbe croissante et nous regrettons en particulier de voir écarter les crédits d'études de la géométrie variable, des vitesses supérieures à Mach 3 et des hélices carénées.

De plus nous ne pouvons pas ne pas évoquer ici une évolution possible des conflits modernes.

Jusqu'à présent les U. S. A., l'U. R. S. S. et la Grande-Bretagne possédaient seuls des armes nucléaires stratégiques A ou H avec les vecteurs correspondants permettant le transport d'engins thermonucléaires.

La France avait accédé au stade nucléaire stratégique avec des bombes A de première génération et se pourvoyait de vecteurs-avions d'efficacité contestée, mais constituant cependant un moyen de transport théorique.

Or, il vient de se révéler que la première bombe chinoise était un engin à Uranium 235, par conséquent aisé à miniaturiser et permettant d'accéder rapidement à la promotion thermonucléaire.

Nous ignorons encore comment la Chine a produit son Uranium 235 ni en quelle quantité, mais à l'heure actuelle la situation est la suivante :

Les U. S. A., l'U. R. S. S. et la Grande-Bretagne, tous les trois sûrement; la Chine, probablement, possèdent à la fois l'arme nuclé-

aire stratégique et l'arme nucléaire tactique, la première étant infiniment plus aisée à réaliser que la seconde.

La France ne peut prétendre à l'arme nucléaire tactique qu'en 1970. Deux théories se font jour en cas de conflit : celle qui pense que l'escalade est inévitable et que des explosions atomiques même tactiques entraîneraient automatiquement des ripostes stratégiques de la part des grandes puissances qui en sont capables.

La seconde qui n'est pas invraisemblable consiste à penser que des opérations limitées avec des armes conventionnelles pourvues de têtes nucléaires tactiques restent possibles et n'entraîneraient pas automatiquement l'escalade vers l'apocalypse en raison des dangers dont chaque nation mesure l'importance.

Dans ces conditions, à la fois parce que nos vecteurs actuels ne sont pas sans critiques et parce qu'il faut songer à des vecteurs plus simples et plus conventionnels pour 1970, il serait malsain à nos yeux, quel que soit le jugement que nous puissions porter sur nos conceptions de défense, d'engager une politique irréversible faisant autre chose qu'assurer la soudure entre nos conceptions actuelles influencées par nos médiocres possibilités et les conceptions qui seront peut être les nôtres à partir de 1970.

La situation est d'autant plus préoccupante que la dimension de nos usines de construction aéronautique n'est plus à l'échelle de celles qui sont dans le monde à la pointe du progrès.

Malgré une concentration qui ramène pratiquement à deux entreprises la construction des moteurs, et surtout des réacteurs, nous avons le sentiment que nos efforts sont trop dispersés et que, quel que soit notre désir de stricte indépendance, parfaitement compréhensible, le temps n'est plus où nous pouvions sortir les moteurs les meilleurs du monde et répondant aux normes d'utilisation exigées des compagnies aériennes.

Il deviendra nécessaire de limiter nos études à quelques types particulièrement réussis, fût-ce avec le concours technique et financier de firmes étrangères de réputation mondiale.

Ce n'est pas de gaieté de cœur que votre Rapporteur formule cette idée, qui a déjà subi un début de concrétisation, mais la situation est vraiment trop grave pour ne pas faire courir de très sérieux dangers à toute notre production aéronautique obligée pour exporter d'avoir recours à des moteurs souvent étrangers et à des équipements électroniques également étrangers.

Car il existe également un problème de l'électronique. A première vue, il nous apparaît moins dramatique. Il suffirait dans un premier temps de regrouper des industries trop dispersées sur des établissements d'importance insuffisante et les accords de licences avec l'étranger devraient, si des mesures sont prises à temps, nous permettre de regagner une partie du terrain perdu. Actuellement, nous avons plus de trente usines de capital social allant de 0,16 million de francs à 246 millions de francs. Parfois douze ou treize pour la même spécialité, ne pouvant être dotées de bureaux d'études suffisants et de moyens d'exécution adaptés.

Encore faudrait-il que là, comme dans toute notre industrie, notre balance des comptes de « matière grise » ne soit pas chaque année plus déficitaire. C'est-à-dire, en clair, qu'il nous faut de plus en plus de chercheurs et de plus en plus de laboratoires bien équipés. C'est par la base qu'il faut repenser tout ce problème, c'est-à-dire par l'Education nationale. Sinon, et dans le domaine aéronautique c'est encore plus vrai que partout ailleurs, il nous faudra bientôt baisser pavillon devant l'étranger.

Peut-être passerons-nous pour pessimistes, mais nous pensons qu'il fallait lancer ce cri d'alarme au moment où nous sommes menacés d'une grave crise.

Quoi qu'il en soit, le tableau ci-dessous donne la répartition en grandes masses des crédits figurant au titre V (en millions de francs) :

	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS de paiement.		
	1964	1965 (net).	Diffé- rence.	1964	1965	Diffé- rence.
Etudes, recherches, prototypes.	530	529,6	— 0,4	503,5	529,6	+ 26,1
Investissements techniques et industriels	172,7	164,7	— 8	110	103,7	— 6,3
Fabrications	2.216,9	2.212,3 (1)	— 4,6	1.479,8	1.708	+ 228,2
Infrastructure	123,2	18 (2)	— 105,2	145	158,4	+ 13,4
	3.042,8	2.924,6	— 118,2	2.238,3	2.499,7	+ 261,4

(1) Compte tenu de 100 millions d'autorisations de programme anciennes annulées.

(2) Compte tenu de 137 millions d'autorisations de programme anciennes annulées.

Il convient de noter qu'un certain palliatif à l'insuffisance des crédits pourrait être éventuellement trouvé par l'application de l'article 5 de la loi de finances rectificative pour 1963, mais cet article n'a jamais été utilisé jusqu'à ce jour et ne figurent au budget des Charges communes que 50 millions en autorisations de programme et 25 millions de francs de crédits de paiement, ce qui, en une matière aussi onéreuse, ne permet pas de lancer des opérations d'études à long terme.

Les crédits ci-après sont affectés aux fabrications (en millions de francs) :

	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS de paiement.		
	1964.	1965.	Diffé- rence 1965-1964.	1964.	1965.	Diffé- rence 1965-1964.
Fabrications matériels aériens.	1.588	1.662,3	+ 114,3	1.007,2	1.148,5	+ 141,3
Fabrications matériels télécom- munications	356,9	399	+ 42,1	227,6	304,5	+ 26,9
Armement et munitions de l'armée de l'air.....	155	50	— 105	100	140	+ 40

Les autorisations de programme accordées pour la fabrication de matériel aérien de série progressent de 7 %. Les crédits de paiement apparemment de 14 %. Mais, si l'on ajoute à la dotation initiale de 1964 les crédits transférés d'autres chapitres et qui s'élèvent à 250 millions, la progression est moins élevée.

Les autorisations de programme nouvelles et les crédits de paiement qui s'y rapportent sont affectés comme suit :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En millions de francs.)	
Ajustement des programmes en cours.....	141,8	} 55,6
Transall	290	
Mirage III E.....	360	
Mirage III B.....	86	
Avion à décollage vertical.....	150	
Achat d'un Mystère XX.....	7,5	} 61
Exportation (art. 29 de la loi n° 57-1324 du 28 décembre 1957).....	50	
Aléas techniques	60	
Rechanges	517	

Il convient d'ajouter, pour mémoire :

— 190 millions d'autorisations de programme assortis de 17 millions de crédits de paiement qui sont inscrits au budget de la Section des Forces terrestres presque exclusivement pour des commandes d'hélicoptères ;

— 924,6 millions d'autorisations de programme assortis de 78 millions de crédits de paiement qui sont inscrits au budget de la Section Marine et ventilés comme suit :

	AUTORISATIONS de programme.	C R E D I T S de paiement.
	(En millions de francs.)	
Patrouilleur Atlantic.....	643	72
Hélicoptère Super-Frelon.....	215	>
Avion Crusader.....	7	>
Rechanges	59,6	6

Parmi les mesures nouvelles de la Section Air, l'on notera que :

1° 50 millions sont destinés à l'application des dispositions de l'article 29 de la loi n° 57-1324 du 28 décembre 1957. L'on se souvient que 190 millions ont été accordés pour le même objet par la deuxième loi rectificative de finances de 1963. Ils ont été en grande partie employés.

La Section Air disposera au total, au titre de l'article 29 évoqué ci-dessus, de 240 millions de francs, car il s'agit de crédits revolving rétablis au fur et à mesure que les opérations d'exportation auxquelles ils sont affectés se trouvent réalisées ;

2° Pour la première fois, l'on voit apparaître une rubrique intitulée : « Divers et aléas techniques » ; elle est dotée de 60 millions de francs, soit 3,5 % du montant des autorisations de programme nouvelles, ce qui semble modeste.

Ce chapitre devrait permettre d'éviter des dépassements toujours extrêmement désagréables à votre Commission des Finances.

Parmi les mesures nouvelles, on notera l'achat d'un Mystère 20, destiné au G. L. A. M. Le Mystère 20 est un avion d'affaires, 6-10 places, volant à mach 0,8. Il a fait l'objet d'une commande

importante de la Pan American Airways et semble disposer d'un marché satisfaisant aux Etats-Unis, si des raisons politiques ne s'opposent pas à sa vente dans ce pays. Le G. L. A. M. avait déjà acheté en 1964 une Caravelle et la deuxième loi de finances rectificative pour 1963 prévoyait l'achat d'un Potez 840. Cette commande n'a pas encore été confirmée. Les crédits pour rechanges augmentent de 25 % en autorisations de programme en raison de l'apparition de nouveaux appareils tels le Mirage IV. Il n'est pour l'instant question que d'un crédit indicatif, étant donné l'inexpérience de ce type d'appareil.

Les principaux programmes en cours sont les suivants :

- *Mirage III* : 296 ont déjà été commandés, dont 196 au titre de la première loi-programme militaire ;
- 40 *Mirage III E* (appareil d'intervention équipé de radars spéciaux et d'engins air-sol),
- et 10 *Mirage III B*, biplace d'entraînement.

Au 15 août, 156 appareils étaient livrés. La production se poursuivant à la cadence de quatre par mois pour la France et de deux par mois pour l'étranger.

La mise au point s'effectue normalement et une certaine amélioration est constatée dans la fabrication et dans la tenue des ATAR 9 C.

Les *Mirage III* se substitueront progressivement aux F. 4. 24 et SMB 2.

Mirage III V : deux prototypes de ce matériel sont déjà lancés et voleront fin 1964-1965.

Les crédits nécessaires au lancement de deux autres avions figurent au budget. L'appareil sera équipé d'un moteur Pratt et Whitney avec post-combustion développé par la S. N. E. C. M. A. Il s'agit d'une opération extrêmement lourde financièrement parlant car les dépenses de pré-série excéderont probablement 2 milliards de francs et les dépenses dites « d'amont » 200 millions de francs.

Des pourparlers sont engagés avec l'Allemagne fédérale pour poursuivre, autant que possible en commun, cette fabrication. Ces pourparlers se poursuivent avec une fortune sinusoïdale.

Mirage IV : les 62 appareils prévus sont déjà commandés. Les avions sont normalement livrés à l'Armée de l'Air.

Le coût total des études nécessaires à la mise en point de l'appareil, et surtout de son moteur atteindra 570 millions sur des prévisions de 460. Un crédit supplémentaire de 50,2 millions pour les études et de 133 millions pour les fabrications figure au budget de 1965.

Transall : le Transall est un appareil construit par Nord-Aviation en collaboration avec l'industrie allemande. Six appareils de pré-série seront livrés dans le dernier trimestre de 1964. L'Allemagne fédérale a théoriquement décidé de commander 110 appareils, la France en commandera elle-même une première tranche de 50.

L'Allemagne doit fabriquer 62 % du matériel contre 38 % pour la France.

Des autorisations de programme de 370 millions ont été accordées antérieurement ; 300 figurent au projet de budget pour 1965 dont 10 au titre du matériel électronique ; 800 resteront à inscrire.

Ces appareils sont destinés à remplacer progressivement les Nord 2501.

Breguet 941 : cet appareil à ailes soufflées, décollage court, est le seul appareil stol au point dans le monde occidental. Il a suscité un très vif intérêt dans un certain nombre de pays étrangers qui auraient probablement déjà pris des options si la France avait accepté de donner l'exemple en achetant quelques exemplaires. Or, en juillet 1963, à l'occasion de la deuxième loi rectificative de finances, le Parlement avait voté 100 millions d'autorisations de programme. 106,5 millions complémentaires s'y ajoutaient au budget de 1964. Le tout, soit 206,5 millions, devait permettre de réaliser les investissements de série et de lancer la fabrication de six appareils.

Rien n'a, jusqu'à ce jour, été utilisé. Faute de crédits de paiement, le Ministère des Armées a renoncé à commander ce matériel et il est envisagé maintenant d'avoir recours à l'article 5 de la troisième loi de finances rectificative de 1963 pour poursuivre les études des investissements pour la série et éventuellement la fabrication de quelques avions.

Breguet Atlantic (patrouilleur Nato): 40 appareils ont été commandés dont 20 français et 20 allemands et nous regrettons très vivement la carence des Pays-Bas pourtant intéressés à cette fabrication et qui devaient en commander 15.

L'enchaînement avec la tranche suivante se fera au début de 1965 et 643 millions d'autorisations de programme sont inscrits au budget de la Marine à cet effet.

Super-Frelon : nous avons déjà indiqué plus haut que cet appareil risquait, par suite d'une défection des Allemands et même de la France, de n'être construit qu'à une vingtaine d'exemplaires, ce qui en réduit singulièrement l'intérêt en même temps que cela en augmente le prix de façon démesurée.

Missiles : les programmes de missiles Air-Air Matra 530 et Air-Air-sol Nord-Aviation A. S. 30 se déroulent dans de bonnes conditions.

L'étude de l'engin Air-sol anti-radar A. R. 37, lancé en 1963, sera effectuée en collaboration avec la Matra et Hawker-Siddley.

*
* *

Charges prévisionnelles de l'industrie aéronautique.

Avant les regrettables décisions de la Grande-Bretagne concernant le Concorde et compte tenu de certains engagements qui avaient été pris par ailleurs sur des appareils militaires, le plan de charge de l'industrie aéronautique française restait satisfaisant pour 1965. Nous sommes dans l'incapacité absolue d'indiquer dans quelles mesures ce plan de charge sera affecté par les décisions unilatérales prises par certains de nos alliés, malgré les contrats qui nous lient à eux.

Notons, cependant, que différents projets sont à l'étude ; tout d'abord, un avion 45-50 places étudié chez Dassault, sous le nom de Mystère 30, et qu'il eût été peut-être souhaitable de voir mettre au concours de façon à laisser des chances égales à chacun des constructeurs.

Des projets de construction sous licence du Fokker F. 28, 45-55 places, portés à 60 places, ont été abandonnés, ce qui incitera

probablement Fokker, qui paraît plus avancé dans ce domaine que Dassault, à se placer sur des marchés étrangers avant notre propre construction aéronautique.

Sud-Aviation étudie d'autre part un avion à grande capacité, 170 à 190 places, prénommé Galion, d'un poids au décollage de 95 tonnes, biréacteur, rayon d'action 1.850 kilomètres, vitesse comprise entre 0,8 et 0,9 mach, pour laquelle il est prévu un lancement des études du projet définitif vers le milieu de 1965 et un début de fabrication vers 1967, avec un premier vol en 1969.

Jusqu'à présent, l'Etat ne s'est pas engagé dans cette opération. Il reste à savoir si les difficultés que nous rencontrons concernant le Concorde ne vont pas hâter cette recherche.

(En millions de francs.)

	AUTORISATIONS de programme.			C R E D I T S de paiement.		
	1964	1965	Diffé- rence.	1964	1965	Diffé- rence.
Investissements techniques et industriels	172,7	164,7	— 8	110	130,7	— 6,3
Matériels du commissariat....	65,4	60,3	— 5,1	50	55,3	+ 5,3
Matériel au sol de l'armée de l'air	91,6	40,7	— 50,9	45	59,7	+ 14,7
Travaux et installations.....	115,2	18	— 97,2	142	158,4	+ 16,4
Acquisitions immobilières.....	8	»	— 8	3	»	— 3

Ces crédits donnent lieu aux observations suivantes :

1° En ce qui concerne les investissements techniques et industriels, on observe une légère régression. Elle provient du fait qu'il n'a pas été prévu, à ce titre, de crédits pour le T. SS comme en 1964 ;

2° Les dotations du chapitre de matériel au sol de l'Armée de l'Air diminuent assez considérablement en autorisations de programme en raison d'une surestimation des besoins dans les budgets précédents. Les crédits de paiement augmentent de 30 %. Les mesures nouvelles concernent pour une part très importante la mise en œuvre des C. 135 et des Mirage IV ;

3° Compte tenu de 137 millions d'autorisations de programme anciennes qui sont annulées, les autorisations de programme

ouvertes au titre de 1965 pour les travaux ou installations seront de 155 millions au lieu de 18. Les crédits de paiement du même chapitre augmentent de 10 %.

Nous avons le sentiment que, eu égard aux dépenses imposées par la force nucléaire stratégique et à certains des environnements qu'elle entraîne, il sera difficile de loger convenablement les personnels déplacés et de les pourvoir des installations techniques indispensables.

Il sera utile de chiffrer à quel montant peuvent s'évaluer ces dépenses qui, sans remettre en cause le problème de la force de dissuasion passée au stade de l'exécution, n'en constituent pas moins des frais accessoires notables.

**DEBATS A L'ASSEMBLEE NATIONALE,
EN COMMISSION DES FINANCES DU SENAT
ET CONCLUSION**

Au cours du débat à l'Assemblée Nationale, les problèmes soulevés pour le maintien de notre industrie aéronautique à un niveau convenable ont surtout été évoqués par le Rapporteur M. Germain.

La question des carburants, abordée par le Rapporteur pour avis M. Clostermann, a été également reprise par d'autres intervenants, comme celle des soldes des officiers et sous-officiers.

M. Clostermann, dans une interrogation, a également précisé que les escadres de F 100 basés en France et en Allemagne possédaient des armes nucléaires tactiques.

Bien entendu, le débat a rapidement évolué sur la politique internationale et nous ne suivrons pas ce dernier dans ce rapport technique.

Le projet de budget de la Section Air n'a en fait subi aucune modification et a été voté dans le texte gouvernemental.

Au cours de l'examen en Commission des Finances s'est dégagé le sentiment d'incertitude, voire d'inquiétude, que nous ressentons à la lecture d'un budget dont nous savons déjà qu'il comprend de nombreux éléments différents des hypothèses envisagées.

Dans l'impossibilité d'avoir une plus nette notion de l'évolution de ces problèmes avant la fin de la discussion budgétaire, la Commission des Finances a adopté le principe de vous présenter le budget sans modifications, en précisant que la discussion sera plus claire lors du vote sur la loi-programme qui devra se montrer assez souple pour s'adapter à des circonstances qu'il n'est pas exagéré de qualifier de singulièrement fluctuantes.