

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

Annexe au procès-verbal de la séance du 15 novembre 1961.

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
1962, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME II

ARMÉES

II. — Section Air.

Par M. Jacques MÉNARD,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Vincent Rotinat, président ; Marius Moutet, Philippe d'Argenlieu, Paul Piales, vice-présidents ; Jean Clerc, Georges Repiquet, Jacques Ménard, secrétaires ; Edmond Barrachin, Maurice Bayrou, Sliman Belhabich, Ahmed Bentchicou, Jean Berthoin, le Général Antoine Béthouart, Raymond Boin, Marcel Boulangé, Jean Brajeux, Roger Carcassonne, Maurice Carrier, Pierre de Chevigny, Gaston Defferre, Roger Duchet, Claude Dumont, Edgar Faure, le Général Jean Ganeval, Georges Guille, Raymond Guyot, Jean de Lachomette, Bernard Lafay, Guy de La Vasselais, Edouard Le Bellegou, Jean Lecanuet, Marcel Lemaire, Étienne Le Sassier-Boisauné, Louis Leygue, Roger Marcellin, Ali Merred, Pierre Métayer, François Mitterrand, André Monteil, Roger Morève, Léon Motais de Narbonne, Labidi Neddaf, François de Nicolay, Henri Parisot, Jean Périquier, le Général Ernest Petit, Guy Petit, Alain Poher, Jean-Louis Tinaud, Jacques Vassor, Michel Yver.

Voir les numéros :

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

Sénat : 52 et 53 (tome III, annexe 38) (1961-1962).

Mesdames, Messieurs,

Comme chaque année le rapporteur pour avis de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées, s'abstiendra de procéder à un examen approfondi des chiffres contenus dans le projet de budget de l'Armée de l'Air qui nous est soumis. Il est bien évident en effet que l'avis émis par notre Commission doit s'attacher essentiellement à dégager dans le budget les éléments favorables ou défavorables à un fonctionnement efficace de notre Armée de l'Air face aux missions diverses que l'on attend d'elle. Il est important, en outre, de savoir si l'avenir est bien préparé et si, dans tous les domaines essentiels, les options indispensables ont été prises.

En matière de chiffres, votre rapporteur se bornera à rappeler que, dans le projet de la loi de finances 1962, la section Air s'inscrit pour :

- 3.405,6 millions de nouveaux francs en crédits de paiement :
- 1.514,3 millions de nouveaux francs en autorisations de programme.

Aucune comparaison n'est possible avec le budget de 1961 puisque certaines dépenses des titres III et IV (Personnel et fonctionnement) sont transférés à la Section commune.

Il convient de rappeler que le budget de 1962 est le troisième de la loi-programme : on ne doit donc pas s'étonner de l'absence d'innovation importante.

Par sa conception, ce projet de budget laisse supposer que l'on a considéré comme très probable une évolution favorable de la situation politique et militaire en Algérie l'an prochain, alors que jusqu'à ce jour la prolongation des opérations avait pour effet d'absorber une partie toujours importante de notre activité aérienne. Une évolution favorable entraînera une réduction de l'activité aérienne accompagnée d'une compression des effectifs, ce qui, théoriquement, devrait permettre en contre-partie une réalisation plus rapide du programme de modernisation des forces aériennes métro-

politaines. Ce programme est particulièrement important puisqu'il porte sur :

- l'équipement ;
- l'organisation ;
- le stationnement ;
- l'activité,

et qu'il aura pour but d'assurer une bien plus grande efficacité à nos forces.

L'examen attentif de ce budget incite à poser les questions suivantes :

L'armée de l'air est-elle capable :

- de remplir sa mission traditionnelle ?
- de poursuivre sa modernisation ?
- de lancer les études nécessaires à sa forme future ?

Pour répondre à ces questions et exprimer éventuellement notre confiance ou nos inquiétudes, il convient tout d'abord d'examiner certains chapitres essentiels dont l'étude des différents éléments nous permettra de tirer les conclusions qui s'imposent.

Les missions de l'Armée de l'Air.

Bien qu'elles n'aient pas changé, il est nécessaire de les rappeler, en les classant sous trois rubriques principales :

- Soutien des opérations de maintien de l'ordre en Algérie ;
- Participation à la défense commune (O. T. A. N.) ;
- Mission de Défense nationale.

A. — MAINTIEN DE L'ORDRE EN ALGÉRIE ET AU SAHARA

Par suite de l'évolution favorable de la situation militaire, de la modernisation du matériel, on a procédé en 1961 à des réorganisations qui ont eu pour conséquence une activité aérienne inférieure à celle des années précédentes et aussi un léger allègement des effectifs. D'autres allègements sont envisagés si la situation le permet.

Il apparaît et nous nous en réjouissons qu'il n'y a aucune difficulté sérieuse pour assurer aux formations d'Algérie le personnel

et les moyens nécessaires à l'accomplissement de leur mission. Tant que cela sera nécessaire, l'Armée de l'Air a les moyens de continuer à jouer en Algérie son rôle d'appui au profit des troupes terrestres (appui renseignement, appui feu, appui transport).

Le Sahara doit cependant faire l'objet d'une mention particulière en raison de l'importance exceptionnelle du rôle joué par l'Armée de l'Air dans cet immense territoire.

Celui-ci ne peut vivre et ne peut être défendu efficacement sans le concours de l'Armée de l'Air, en raison même de son étendue, le transport aérien étant à la base de toute opération dont la rapidité d'exécution est le gage du succès.

Pour en terminer avec la Force aérienne d'outre-mer, il faut noter que les unités françaises stationnées sur les anciens Etats de la Communauté devenus indépendants sont repliées sur le territoire métropolitain.

Mais nous avons manifesté notre aide à ces pays dans le domaine aérien par la remise de matériel consistant exactement en 10 « C 47 », 31 « Broussard » et 10 hélicoptères « Bell ». Cette aide est prolongée par la mise à la disposition de ces pays de détachements techniques destinés à la mise en œuvre de ces matériels et à l'organisation de la circulation aérienne tant que l'aviation civile ne sera pas en mesure d'assurer cette dernière fonction.

B. — PARTICIPATION A LA DÉFENSE COMMUNE

La modernisation des Forces aériennes mises à la disposition de l'O. T. A. N. est marquée essentiellement par :

- l'apparition du « Mirage III c » dans les forces tactiques ;
- la mise sur pied du deuxième bataillon de Nike ;
- la disparition de certains matériels de combat périmés (« Mistral », « Mystère »).

Il est à noter qu'aucun changement n'est intervenu dans l'équipement des forces de transport à base de « Nord 2501 » et de « Bréguet 761 » ; nous en reparlerons plus loin.

C. — LES MISSIONS DE DÉFENSE NATIONALE

La défense aérienne du territoire a fait l'objet d'une réorganisation récente dans le cadre des réformes de structure de l'Armée de l'Air par la création de commandements verticaux (force de frappe, défense aérienne, force tactique, transmissions, écoles).

Un commandement de défense aérienne a été créé et placé sous l'autorité d'un officier général relevant pour l'exercice de certaines de ses attributions du Premier Ministre et du Ministre des Armées.

En 1962, le programme de modernisation du dispositif de défense aérienne se poursuivra. Cette évolution a pour but essentiellement d'améliorer la dotation en altitude et en portée, d'accroître la rapidité d'exploitation des informations de détection et d'adapter cette exploitation à la mise en service d'intercepteurs nouveaux.

Il convient cependant de mentionner les études concernant le « Mirage IV », vecteur de la bombe atomique. Les délais sont respectés et un réacteur nouveau permettra d'améliorer ses performances. Deux prototypes sortiront en 1962.

La force de transport.

Les appréciations portées l'an dernier sur notre force de transport et sur l'évolution de nos moyens de transport paraissent désormais exagérément optimistes.

On estime à un minimum de 435 tonnes nos besoins instantanés, ce chiffre étant valable jusqu'en 1966, année de l'apparition du « Transall ».

D'une part, il apparaît même vraisemblable qu'en 1966 nos besoins seront supérieurs à 435 tonnes ; d'autre part, il semble que le vieillissement de notre flotte de transport s'effectue beaucoup plus vite qu'on ne le prétend.

La marge est déjà très faible actuellement pour satisfaire les besoins nationaux. Mais la conjoncture internationale implique de prévoir des opérations supplémentaires dans un cadre interallié, notamment une participation à un pont aérien reliant Berlin.

Il est évident que dans cette hypothèse nos moyens de transport actuels sont faibles et qu'ils le seront encore bien plus dans les années à venir face à une aggravation de la situation internationale.

Il est donc nécessaire que le « Transall » (cargo de 8 tonnes) entre rapidement en œuvre.

On nous dit que les études sont poussées et qu'un prototype volera en 1962 mais, en principe, la France ne disposera pas du « Transall » avant 1965.

En cas de nécessité absolue, on peut envisager la réquisition des moyens de transport civils, mais ceux-ci sont inadaptés au transport militaire qui nécessitera des appareils spécialisés. On peut, bien sûr, transporter des hommes équipés dans une « Caravelle » ou un « Boeing », mais il est impossible de faire pénétrer une automitrailleuse, un canon ou une Jeep dans ce type d'avion.

Enfin, la mobilisation de la flotte aérienne civile serait une opération fort coûteuse.

Notre Commission serait donc très satisfaite d'obtenir des renseignements très précis sur la construction du « Transall ». Combien d'exemplaires en a-t-il prévu ? Il serait nécessaire, pour assurer la rentabilité de cette construction, que ce nombre fût assez élevé, pour diminuer le prix unitaire.

LE PERSONNEL

En ce qui concerne les effectifs, le volume du personnel est voisin de 1961 :

140.236 en 1961 pour 141.071 en 1962.

L'armée de l'air pourra avec ce personnel faire face à ses obligations.

Toutefois, l'évolution de la situation en Algérie peut amener un allègement des effectifs qui y sont stationnés et donner aux unités métropolitaines un peu plus d'aisance ; on pourrait, en particulier, réaliser une meilleure protection des bases et assurer la mise sur pied des aviations des anciens Etats de la Communauté.

Situation du personnel.

La revalorisation de la fonction militaire a été entreprise en 1961. Elle s'est manifestée essentiellement au profit des officiers,

mais les sous-officiers, sauf les plus jeunes, ont été écartés du bénéfice de cette revalorisation. Cette insuffisance des soldes des sous-officiers est à l'origine d'un très grave malaise dans l'armée, qui s'en passerait bien.

Les vieux sous-officiers sont extrêmement mécontents et il faut leur donner raison. On comprend mal que, malgré les promesses faites, spécialement au moment du vote du collectif de juillet, rien encore n'a été accordé à ces sous-officiers qui constituent l'ossature de l'armée, dans son ensemble, et pour l'armée de l'air, un corps de techniciens indispensable et irremplaçable.

Notre Commission se montre donc extrêmement ferme sur ce point : elle entend, d'une part, que les sous-officiers voient leur situation s'améliorer rapidement et, d'autre part, que les sous-officiers spécialistes de l'armée de l'air bénéficient d'une amélioration de leur condition. N'oubliez pas en effet qu'il faut des années à l'armée de l'air pour former des spécialistes à qui l'industrie offre ensuite des traitements supérieurs.

L'absence de mesures favorables immédiates entraînera un exode catastrophique.

Il faut souligner aussi la situation difficile dans laquelle se trouve le personnel militaire féminin de l'armée de l'air. Une harmonisation très rapide s'impose avec la situation de ce personnel dans les autres armées, pourtant déjà peu favorisé. La première mesure à prendre sera d'améliorer le pourcentage des cadres.

LES ÉCOLES

Il sera créé en 1961 une Direction des écoles de l'Armée de l'Air qui groupera sous son autorité unique et spécialisée toutes les écoles de formation du *personnel de l'Armée de l'Air*.

Le repli sur la métropole des écoles de l'Armée de l'Air stationnées au Maroc a été réalisé en cours d'année.

C'est ainsi que :

- l'école de début (T 6) a été transférée de Marrakech à Cognac ;
- l'école de transition (Fouga) a été installée à Orange ;
- l'école de spécialisation réacteur (T 33, Ouragan, Mystère IV) a été transférée de Meknès à Tours ;
- l'école d'entraînement des moniteurs de pilotage (T 6) a été transférée de Marrakech à Clermont-Ferrand.

Ce repli est terminé après un temps d'arrêt très court et les écoles fonctionnent à nouveau en métropole. Il est intéressant de souligner les bonnes conditions dans lesquelles s'est effectué ce repli, malgré les difficultés de tous ordres, en particulier par la nécessité d'installer sur des bases différentes les divisions d'instruction d'une même école. On peut affirmer qu'il n'y aura eu aucune rupture de charge dans les programmes de formation des élèves.

La Commission serait cependant désireuse de savoir si une décision a été prise quant à l'utilisation des bases-écoles communes à plusieurs nations européennes.

Dans ce domaine, l'école franco-allemande est-elle toujours à l'état de projet ?

FABRICATION DE SÉRIE

Matériels aériens.

A la fin de 1962, plusieurs séries de matériels lancés antérieurement seront terminées. Il s'agit :

- du « Nord 2501 », qui est l'avion de base de notre force de transport ;
- du « Morane Saulnier 760 » (Paris) biréacteur de liaison ;
- du « Broussard », avion de liaison et d'observation ;
- du « Fennec (T 28) » et du « Skyraider (AD 4) », avions américains transformés avant leur mise en service dans les unités d'Algérie.

Il est important de souligner que deux types d'appareils nouveaux apparaîtront :

Le « Mirage III-B », destiné à l'entraînement du pilote des unités de « Mirage III-C ».

Le « Mirage III R » de reconnaissance.

Il est rappelé, à cette occasion, que quatre types de « Mirage III » sont prévus :

- le B. — Ecole ;
- R. — Reconnaissance ;
- C. — Interception ;
- E. — Appui.

Aucune série nouvelle ne sera lancée en 1962 et aucun achat de série d'avions étrangers n'est prévu, bien qu'il soit fort possible que des « C 130 » américains de transport soient acquis.

Rechange

Pour maintenir le matériel aérien en état de vol et lui assurer un potentiel important, il faut disposer de rechanges en quantités suffisantes. A ce propos, il est à craindre que les 28 milliards d'anciens francs dont on avait frustré l'an dernier le budget de l'Air à la suite d'un amendement de l'Assemblée Nationale fassent cruellement défaut. Ces 28 milliards auraient sans doute permis d'acquérir des rechanges, en particulier, et il n'est pas certain qu'ils aient été utilisés avec autant d'efficacité par les autres armes.

Les rechanges prévus seront-ils suffisants ? Nous éprouvons en effet des difficultés en raison du vieillissement des matériels « Nord 2501 », « S. M. B 2 », et aussi par la fin de l'aide P.A.M. et cela, malgré l'apparition de matériels nouveaux.

Il est donc tout à fait vraisemblable que les crédits « rechanges » devront faire l'objet d'une réévaluation en cours d'année.

Les engins.

Dans le domaine des engins, la réorganisation du Ministère des Armées a entraîné en avril 1961 la création d'un département « Engins » directement rattaché au Délégué ministériel pour l'armement et spécialement chargé des questions concernant l'engin balistique.

C'est ainsi que l'Armée de l'air n'aura plus, en 1962, qu'à s'occuper directement des engins « Air-Air », « Air-Sol », et des engins cibles.

Nord-Aviation va terminer la chaîne des « CT 20 » et « SS 10 », alors que les « SS 11 » sont en pleine production et que la fabrication des « AS 30 » démarre.

La production des engins « Air-Air R 530 Matra » va se substituer à celle des « 511 », ceci pour le « Mirage III ». Enfin, en ce qui concerne les cibles, les études s'orientent vers la mise au point d'un nouvel engin, le « CT 41 ».

Télécommunications (135 millions de nouveaux francs).

Le programme de 1962 comporte en ce qui concerne les matériels de bord :

- la rénovation des équipements des avions de série ;
- l'équipement des avions nouveaux en moyens de communication, de navigation et de détection ;
- en ce qui concerne le D. A. T., la mise en place de matériels d'aide à la navigation et des moyens de communication (câbles hertziens).

Il faut signaler également une tranche annuelle pour l'équipement de guerre électronique et une tranche annuelle de rechanges pour les matériels de services.

Les carburants.

La situation qui était critique en 1961 tend à s'améliorer.

Les crédits de carburant prévus pour 1962 se montent à 340,45 millions de nouveaux francs, soit une augmentation de 30 millions de nouveaux francs par rapport à 1961. Mais cette augmentation n'est qu'apparente car le transfert en Métropole des écoles du Maroc et de la 8^e escadre de chasse va entraîner le paiement supplémentaire de 22,5 millions de nouveaux francs de taxes sur les carburants.

L'augmentation réelle n'est donc que de 7.500.000 NF.

En conséquence, le taux annuel des heures de vol par pilote de transport, du G. A. T. A. C. et de la D. A. T. sera légèrement augmenté (20 heures environ).

Les stocks pourront être en partie reconstitués. Toutefois, les besoins des écoles et du transport étant incompressibles, les stocks ne pourront être reconstitués entièrement et l'activité aérienne des formations du G. A. T. A. C., de la D. A. T. et du bombardement n'atteindra pas encore le niveau désirable.

La réparation des matériels.

Les réparations de matériels poseront, en 1962, de sérieux problèmes qui dépassent même le cadre des approvisionnements en « Rechanges » évoqués plus haut.

En effet, *arriveront en revision majeure de matériel prioritaire* un certain nombre d'appareils parmi lesquels il faut citer :

Le « F. 100 », le « SMB 2 » (Super Mystère) ;

L'hélicoptère « H 34 » et le transporteur « Nord 2501 ».

Tout retard apporté à la revision de ces matériels entraînera une sérieuse diminution du potentiel de notre Armée de l'Air.

L'infrastructure.

Le problème concernant l'infrastructure a été déjà largement évoqué depuis plusieurs années et il semble bien que les crédits prévus soient à nouveau insuffisants.

Ces crédits sont consacrés :

- aux besoins opérationnels d'Algérie et au Sahara ;
- à la mise en œuvre du « Mirage III » ;
- à la mise en posture atomique ;
- à l'équipement des bases écoles.

Ils représentent une augmentation de 10 millions de nouveaux francs par rapport au budget 1961. Cette augmentation appréciable n'est malheureusement pas suffisante. Compte tenu de la valeur de l'infrastructure de l'Armée de l'Air que l'on peut estimer à plus de 600 milliards d'anciens francs, une somme de 7 milliards serait nécessaire pour entretenir cette infrastructure. Cette année, le crédit prévu est de 4.618 millions.

Il sera donc nécessaire, comme les années précédentes, de maintenir un ordre rigoureux de priorité dans l'utilisation des crédits.

LES ÉTUDES ET PROTOTYPES

Les avions et les systèmes d'armes sur lesquels portent actuellement des études ont fait l'objet d'une décision de lancement dans les années antérieures. Il s'agit plus particulièrement des matériels suivants :

« Mirage III ». Après l'étude de la version C, dont les premiers exemplaires de série sont livrés, les travaux de mise au point et d'essais portent sur la version B (1 prototype), R (2 prototypes) et E (3 prototypes).

Des contrats de série vont être passés pour la fourniture de 26 « Mirage III B » et de 50 « C ».

« Mirage IV ». Le prototype O 1 continue ses essais, tandis que les trois prototypes de la version opérationnelle doivent sortir en 1962. Il n'y a aucun retard et on peut penser que les délais fixés par la loi-programme seront tenus.

« Patrouilleur Nato ». Le prototype a déjà une vingtaine d'heures de vol à son effectif. Il faut attendre un accord international pour permettre le lancement effectif de la série.

« Cargo 8 tonnes Transall ». L'étude est financée par moitié par l'Allemagne. Le premier prototype devrait voler vers le milieu de 1962.

Avion de transport à décollage court.

Le prototype de la version militaire « Breguet 941 » a effectué son premier vol en juin 1961.

Les essais satisfaisants, semble-t-il, permettront sans doute de donner suite à cette formule.

On étudie également la version civile, le « 942 » et une version militaire plus petite, le « 945 ».

Avion d'appui à décollage vertical.

La plus importante fraction des crédits inscrits au budget 1962 sera consacrée à l'étude de cet avion. L'appareil retenu en 1961

pour être lancé au stade prototype est celui présenté par la G. A. M. D. et qui est appelé « Mirage III-V ». Il est précédé d'un appareil expérimental dénommé « Balzac », qui doit voler en 1962.

Avion de transport léger.

Nous attendons toujours le choix qui doit se faire avant la fin de l'année. Il portera sur divers avant-projets, présentés en 1961, modifiés pour des raisons techniques ou de prix.

Hélicoptère « Frelon » et « Super-Frelon ».

Les essais sur prototype « S. E. 3.200 » se sont poursuivis en 1961. Ils vont permettre la définition d'un appareil opérationnel dont les deux prototypes doivent sortir au début de 1963.

Conclusion.

L'examen rapide des différents chapitres concernant le budget de l'Armée de l'Air permet dans l'ensemble de se montrer satisfait. On peut donc répondre affirmativement aux différentes questions posées au début de ce Rapport et dire que l'Armée de l'Air pourra, en 1962, accomplir ses missions, se moderniser et préparer l'avenir.

Il y a cependant quelques points inquiétants, qui concernent entre autres la situation des sous-officiers, la force de transport, les rechanges, les carburants, les réparations des matériels et l'entretien de l'infrastructure. Notre Commission insiste auprès de M. le Ministre des Armées pour que des solutions satisfaisantes soient découvertes rapidement.

Toutefois, va se poser, dans les années à venir, le problème des effectifs dont le volume est directement lié au volume des forces.

Avant 1965, le volume des forces va diminuer par le retrait en 1963-1964 des matériels de combat P. A. M., qui ne seront pas remplacés nombre pour nombre par des matériels français et aussi par la suppression d'un nombre important d'unités de coopération si la guerre d'Algérie se termine.

En 1962, période intermédiaire, cette diminution du volume des forces ne sera pas encore très sensible : c'est pourquoi il ne saurait être question d'envisager une diminution des effectifs puisqu'il sera nécessaire :

- de maintenir l'effort actuel en Algérie ;
 - de tendre vers une disponibilité permanente d'unités et de matériels plus délicats ;
 - d'assurer la mise sur pied d'unités d'engins sol-air (Nike) ;
 - de réaliser une meilleure protection des bases de Métropole et du G. A. T. A. C.,
- et enfin, d'aider à la mise sur pied des aviations locales dans les Etats de la Communauté.

Compte tenu de ces observations, la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées émet un avis favorable au budget de l'Armée de l'Air pour 1962.

Et, à cette occasion, votre Rapporteur tient à rendre un très vif et chaleureux hommage à notre Armée de l'Air, qu'il a vue à l'œuvre en Algérie et en Métropole, et qui accomplit ses missions avec courage et abnégation partout et en toutes circonstances.