

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1965-1966

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 novembre 1965.

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 1966, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

TOME V

ARMÉES

Section Marine.

Par M. André MONTEIL,

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Vincent Rotinat, président ; Pierre de Chevigny, Marius Moutet, Philippe d'Argenlieu, vice-présidents ; Jean Clerc, Georges Repiquet, Jacques Ménard, secrétaires ; Edmond Barrachin, Jean Bène, Jean Berthoin, le général Antoine Béthouart, Raymond Boin, Marcel Boulangé, Julien Brunhes, Roger Carcassonne, Maurice Carrier, Georges Dardel, Edgar Faure, le général Jean Ganeval, Lucien Gautier, Georges Guille, Raymond Guyot, Jean de Lachomette, Bernard Lafay, Charles Laurent-Thouveray, Guy de La Vasselais, Jean Lecanuet, Marcel Lemaire, André Monteil, Roger Morève, Léon Motais de Narbonne, Jean Natali, Henri Parisot, Jean Périquier, le général Ernest Petit, Guy Petit, Paul Piales, Edouard Soldani, Jacques Soufflet, Jean-Louis Tinaud, Jacques Vassor, Jacques Verneuil, Paul Wach, Michel Yver.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e légis.) 1577 et annexes, 1588 (tomes I à III et annexes 35 et 36),
1621 (I, tomes 1 et 2 ; II, tome 4) et in-8° 423.

Sénat : 30 et 31 (tomes I, II et III, annexes 37 et 38) (1965-1966).

ANALYSE DU BUDGET DE LA SECTION MARINE

Mesdames, Messieurs,

Compte tenu des légères modifications intervenues lors de la discussion devant l'Assemblée Nationale, l'ensemble des crédits militaires prévus pour 1966 s'élève à un montant de 22.024 millions de francs ; sur ce total la section Marine se voit attribuer 3.529 millions de francs, soit une augmentation de 221 millions de francs par rapport aux 3.308 millions de francs votés pour 1965, mais un pourcentage de l'ensemble (16 % contre 15,9 %) pratiquement inchangé (1).

1.916 millions de francs sont affectés aux dépenses ordinaires de fonctionnement et 1.613 millions de francs aux dépenses en capital, soit respectivement 54,3 et 45,7 % du total, sensiblement dans les mêmes proportions que le précédent budget.

La répartition par grandes masses de la somme des crédits des titres III et V s'établit comme suit, par ordre d'importance décroissante :

Etudes et fabrications.....	42,1 %
Rémunération et entretien des personnels.....	40,7 %
Entretien des matériels et fonctionnement.....	13,6 %
Infrastructure et investissements techniques.....	3,6 %

Par ailleurs, le projet qui nous est soumis comporte 1.566 millions de francs d'autorisations de programme, soit une diminution sensible, mais prévue, par rapport au montant de 1.992 millions de francs en 1965.

(1) Pour mémoire, les autres sections se voient attribuer les pourcentages suivants de l'ensemble des crédits militaires : Section Commune, 33,8 % ; Air, 23,5 % et Forces Terrestres, 26,7 %.

A. — Les dépenses ordinaires.

Nous venons de voir que le titre III — Dépenses ordinaires — prévoit 1.916 millions de francs pour la Section Marine, soit une augmentation de 136 millions de francs (+ 7,6 %) par rapport à 1965. Ces crédits sont répartis comme suit :

— 1.435,4 millions de francs pour les chapitres relatifs aux personnels (rémunérations, entretien, charges sociales) qui englobent la presque totalité de cette augmentation (128 millions de francs sur 136) ;

— 480,5 millions de francs pour les autres dépenses ordinaires, dont 302,2 millions de francs pour les dépenses d'entretien des matériels et 178,3 millions de francs pour celles relatives au fonctionnement proprement dit (combustibles, approvisionnements et divers).

*
* *

L'augmentation de 128 millions de francs des crédits consacrés aux dépenses de personnel résulte, d'une part, des modifications intervenues, comme pour les autres Armées et d'une année sur l'autre, dans les taux de rémunération des personnels militaires et civils et dans les charges sociales. Pour une part non moins importante cet accroissement est lié aux charges supplémentaires supportées en 1966 par la Marine, en raison de sa participation considérable à la préparation des expérimentations nucléaires dans le Pacifique : les dépenses supplémentaires correspondant aux coûts différentiels d'entretien des personnels dans le Pacifique par rapport à la Métropole (ainsi qu'à l'alimentation des personnels nouveaux de la Terre et de l'Air affectés au C. E. P.) s'élèveraient, en 1966, à 48 millions de francs.

L'équilibrage de ces chapitres « Personnel » a imposé le recours à de nouvelles mesures d'économie portant essentiellement sur une diminution de 846 postes de personnels civils des constructions et armes navales et sur la limitation à 1.200 matelots du contingent d'une augmentation qui aurait dû être de 2.000 personnels hiérarchisés pour permettre à la Marine de faire face à des tâches d'une ampleur croissante. D'autres aménagements plus

qualitatifs que quantitatifs entraînent enfin une légère augmentation du pourcentage du personnel servant pendant la durée légale par rapport au personnel engagé.

*
* *

Les autres crédits du titre III (Entretien des matériels, Fonctionnement des Services, Infrastructure et divers) s'élèvent à 480,5 millions de francs, montant sensiblement équivalent à celui de 1965 (473 millions de francs).

Pourtant la Marine connaîtra en 1966, d'une part, une augmentation sensible des charges d'entretien des matériels d'aéronautique navale par suite de l'entrée en service d'aéronefs modernes, d'autre part, un accroissement important (28 millions de francs) des dépenses de fonctionnement, lié au renforcement pour la campagne de 1966, des moyens Marine du Centre d'expérimentation du Pacifique, où votre Rapporteur a eu l'honneur de conduire, en juillet dernier, une délégation de votre Commission. (En additionnant ces derniers crédits à ceux consacrés aux personnels nous arrivons à un total de 76 millions de francs pour les dépenses supplémentaires du titre III liées au renforcement du C. E. P. en 1966.)

L'équilibre de cette partie du titre III n'a pu en fait être réalisé que par un ajustement des crédits de combustibles et par une diminution des charges d'entretien des bâtiments de la Flotte (— 22 millions de francs) dont une forte proportion séjournera dans le Pacifique en 1966. En 1965 il avait fallu précisément consentir un effort important pour préparer ces bâtiments et il y aura sûrement lieu de prévoir à nouveau, pour 1967, une augmentation de ces crédits d'entretien, à l'issue de cette première campagne.

B. — Les dépenses en capital.

Crédits de paiement.

Pour le titre V, les crédits de paiement ne connaîtront qu'une augmentation de 85 millions de francs (5,5 %) passant de 1.528 millions de francs en 1965 à 1.613 millions de francs prévus pour 1966.

Ils se répartissent de façon sensiblement équivalente entre les constructions neuves de la Flotte, les fabrications d'aéronefs et les autres activités (études, munitions, infrastructure, etc.) soit respectivement 585, 543 et 485 millions de francs.

Leur évolution par rapport à l'année en cours est marquée par une augmentation de 107 millions de francs pour les fabrications et de 14 millions de francs pour les études et investissements techniques, mais par une diminution de 36 millions de francs des crédits d'infrastructure.

Autorisations de programme.

Les autorisations de programme accordées en 1965 s'élevaient à 1.992 millions. Pour 1966, il est demandé 1.566 millions d'autorisations de programme, soit une diminution de 426 millions.

En outre, il faut remarquer que le projet mentionne aussi l'annulation de certaines autorisations accordées antérieurement, soit 122 millions de francs au total, et que le montant net de celles qui viendraient ainsi s'ajouter aux autorisations, telles qu'elles étaient définies dans le précédent budget, ne sera en fait que de 1.444,5 millions de francs.

Notons par ailleurs que, dans l'ensemble des autorisations de programme, on peut identifier un montant de 178 millions de francs destiné à couvrir des réévaluations ou aléas.

Plus de la moitié (891 millions de francs) de ces autorisations de programme est destinée au chapitre « Constructions Neuves de la Flotte » : essentiellement 557 millions de francs pour les constructions neuves proprement dites et 319 millions de francs pour les grosses refontes et modernisations. Ce montant, limité par le plafond financier imposé aux Armées, se trouve néanmoins nettement insuffisant. Pour respecter l'intégrité des opérations prioritaires destinées à la Force nucléaire stratégique d'une part, pour participer au financement d'un deuxième transport de chalands de débarquement du type « Ouragan », d'autre part, des économies importantes ont dû être décidées qui portent essentiellement sur les autres constructions neuves de ce chapitre, dont les opérations principales se présentent en définitive comme suit :

— poursuite des opérations de la F. N. S. : construction du premier sous-marin nucléaire lance-engins et démarrage du second (227 millions de francs + 63 millions de francs de provision pour l'ensemble des opérations de la Section Marine liées à la F. N. S.). Nous y réviendrons plus en détail dans la suite de notre rapport ;

— ralentissement de la construction des deux sous-marins type « Daphné » (44 millions de francs au lieu de 70 prévus par la loi de programme) ;

— poursuite, à une cadence plus lente, du programme des cinq corvettes prévues au plan 1965-1970 (75 millions de francs au lieu de 90 prévus pour 1966 par la loi de programme). Du moins le Ministre des Armées a-t-il annoncé à l'Assemblée Nationale la mise en chantier en 1966 de la première d'entre elles ;

— annulation des 29 millions de francs d'autorisations initialement prévues pour la construction de chasseurs de mines (et pour leurs équipements) dont le démarrage se trouve ainsi remis à plus tard ;

— poursuite des opérations relatives aux systèmes d'exploitation navale des informations tactiques (S. E. N. I. T.) et aux systèmes de détection (anti-missile et anti-sous-marins).

*
* *

319 millions de francs sont prévus en 1966 pour la poursuite des grosses refontes et modernisations de bâtiments. La refonte de 4 escorteurs d'escadre doté de « Tartar » étant pratiquement terminée, ces importantes opérations, liées à l'évolution rapide de l'électronique et des armements, comporteraient en 1966 le début ou la poursuite des opérations suivantes, prévues pour être terminées vers 1970 :

— refonte A. S. M. de cinq escorteurs d'escadre, qui seront équipés de moyens de détection sous-marine très perfectionnés et d'un système d'armes « Malafon » ;

— modernisation D. S. M. d'environ 25 escorteurs (escorteurs d'escadre ou rapides) dont seuls les moyens de détection sous-marine seront améliorés ;

— reconversion de six sous-marins du type « Narval », déjà commencée et caractérisée par l'adoption d'un nouvel appareil propulsif et l'amélioration des équipements.

*
* *

Pour l'Aéronautique Navale, les seules autorisations de programme demandées au Titre V pour 1966 (148 millions de francs) sont destinées aux rechangés et équipements divers : cela est conforme aux dispositions de la loi de programme.

Nous relevons en revanche que, sur les annulations d'autorisations de programme de 1965 que nous avons mentionnées plus haut, 50 millions de francs le sont au chapitre des constructions antérieurement décidées pour l'Aéronautique Navale.

Nous craignons que ces économies n'aient des conséquences fâcheuses sur le programme prévu de 40 « Bréguet Atlantic » et nous aimerions connaître leurs répercussions éventuelles sur le programme des 18 « Super-Frelon » prévus par la deuxième loi de programme.

En conclusion, le budget pour 1966 permet, conformément au Plan, la poursuite :

- des réalisations concernant la Force nucléaire stratégique ;
- des refontes et modernisations de bâtiments ;
- des études et recherches.

Mais il implique un ralentissement des constructions neuves de la Flotte classique et des économies sur la construction d'aéronefs telle qu'elle était initialement prévue.

LES PROBLEMES DE PERSONNEL

Le personnel militaire.

Les problèmes concernant la condition militaire et plus particulièrement la situation matérielle n'ont pas manqué d'être évoqués par la presque totalité des parlementaires qui, à des titres divers, ont analysé le présent projet, section par section ou dans son ensemble.

Ce fut presque toujours pour constater, en le regrettant, qu'en dépit de certaines mesures favorables, intervenues depuis un an, et de la faible augmentation des salaires de la fonction publique, les problèmes n'avaient diminué ni en nombre ni en importance.

Le personnel militaire de la Marine se heurtant aux mêmes difficultés que celui de la Terre ou de l'Air, les mêmes questions ne peuvent manquer d'être soulevées ici par votre rapporteur pour la Marine.

En fait, par rapport à l'an dernier, un certain nombre de mesures favorables ont été prises :

— application à la Marine depuis le 1^{er} juillet dernier d'un régime de primes pour le personnel engagé, enfin aligné sur celui des autres Armées (régime qui ferait place d'ailleurs le 1^{er} janvier 1966 à un nouveau système de rémunération comportant pour ce personnel une solde dès l'incorporation) ;

— possibilités accrues d'accès au Corps d'Officiers des Equipages pour les officiers mariniens de valeur, qui seraient inscrites dans un projet de loi prochainement déposé devant le Parlement ;

— amélioration envisagée des indices de soldes des jeunes officiers et augmentation des primes de qualification obtenues en fonction de certains diplômes (les bénéficiaires de cette prime à d'autres titres — titres de guerre par exemple — continuant à la percevoir au taux fixé en 1954).

En revanche, sur des points essentiels touchant la situation matérielle des personnels militaires, ce budget nous apporte des déconvenues graves. Par exemple aucun relèvement n'est prévu pour le prêt des militaires du contingent, qui reste fixé à 0,50 F par jour. Ce taux apparaît comme particulièrement scandaleux depuis la loi du 9 juillet 1965 sur le Service national qui établit, en fait, dans notre pays un service sélectif. A partir du moment où pratiquement il n'y aura plus qu'un jeune Français sur deux appelé à accomplir son service militaire, du moins fallait-il atténuer cette inégalité par l'attribution d'un prêt décent.

Second exemple : il semble que des mesures d'économie toucheraient les titres de réduction sur les chemins de fer (ceux-ci seraient ramenés de 75 à 50 % en 1^{re} classe) et les frais de déménagement (qui seraient fixés forfaitairement).

Troisième exemple : l'indemnité de charges militaires, qui n'a pas été réévaluée depuis 1960, aurait dû normalement bénéficier d'un rajustement de 18 %. Le Gouvernement qui avait dans son projet primitif, prévu une revalorisation minimale de 3,50 %, a consenti, devant l'Assemblée Nationale, à porter le taux d'augmentation à 6 % mais on reste encore très loin du compte.

Enfin, problème irritant entre tous, celui du déclassement de la condition du personnel non officier en activité ou en retraite. Les parités entre ces militaires et les fonctionnaires civils que l'ordonnance du 23 juin 1945 avait pour objet de rétablir, ont été rompues au fil des années et en particulier depuis 1948. Les soldes

militaires ont été dévaluées par rapport à l'ensemble des traitements civils de 15 à 25 %, c'est-à-dire jusqu'à 80 points d'indice. C'est pourquoi les intéressés veulent que le budget pour 1966 soit une étape importante du rattrapage indispensable, qui pourrait s'effectuer en quatre étapes annuelles successives, portant chacune sur 15 points au minimum.

La preuve que le Gouvernement sait qu'il existe un problème, c'est qu'il a accepté devant l'Assemblée Nationale d'accorder 16,5 millions supplémentaires, soit 6,5 millions pour les sous-officiers en activité et 10 millions de francs pour les retraités. Ce crédit supplémentaire représente un relèvement de 5 points d'indice, applicable aux échelons de fin de carrière. Nous disons au Gouvernement : si, comme nous en sommes certains, le déclassement des sous-officiers est général et porte jusqu'à 80 points d'indice, votre concession récente n'est pas une étape dans la revalorisation mais une aumône dérisoire. C'est pourquoi, approuvé par la Commission des Affaires étrangères et de la Défense nationale, votre rapporteur a déposé un amendement tendant à annuler les crédits du Titre III du budget des Armées, afin de provoquer une navette entre les deux Assemblées et de permettre au Gouvernement de reviser sa position et à tous les parlementaires de prendre leurs responsabilités.

J'ajouterai que ces difficultés matérielles ne constituent, est-il besoin de le souligner, qu'un des facteurs d'inquiétude des officiers et des équipages, dont le moral, particulièrement chez les jeunes, est fonction de l'avenir qu'ils peuvent imaginer pour la Marine : la nature, les capacités et le nombre des éléments navals et aériens dont elle se composera dans une dizaine d'années comme les possibilités de carrière qui en découlent, constituent pour eux un problème majeur.

*
* *

J'en terminerai avec le personnel militaire en rappelant que, de 71.000 à la fin de cette année, les effectifs seront portés à environ 72.300 en 1966, compte tenu des aménagements mentionnés précédemment. Nous aimerions penser que ce chiffre sera suffisant. Mais les problèmes posés au cours de l'année écoulée, avec des effectifs réduits à l'extrême, nous font redouter qu'il n'en soit rien, particulièrement en face des tâches immédiates qui attendent la Marine dans le cadre des expérimentations nucléaires du Pacifique.

Personnel civil.

L'effectif global des personnels civils des services extérieurs de la Marine, 38.764 en 1965, ne variera pas sensiblement en 1966, la plus grosse partie relevant de la Direction technique des Constructions et Armes navales (32.545).

Parmi ces derniers, nous avons vu qu'une réduction de 846 postes était néanmoins prévue, portant l'effectif des ouvriers de 30.333 à 29.487.

Cette réduction se réalisera essentiellement par des départs volontaires et, souhaitons-le, sans licenciements d'office. Il n'est cependant pas évident qu'elle corresponde à une baisse du plan de charge de la Direction technique des Constructions navales si l'on tient compte notamment des travaux effectués par celle-ci pour le C.E.P.

La répartition géographique des effectifs par port reste à peu près la même, en exceptant toutefois le développement du Service des constructions et armes navales de Papeete, lié à la préparation des expériences du Pacifique.

L'état d'esprit du personnel ouvrier reste marqué par l'inquiétude latente provoquée par l'absence d'assurance formelle quant à son plein emploi dans les prochaines années et par les projets de réforme des arsenaux.

Plus immédiate est sans doute l'inquiétude due à la menace d'abrogation du décret du 22 mai 1951, qui fixe le mode d'établissement des salaires par rapport à la métallurgie parisienne ; quoique la manière dont les Armées l'appliquent soit critiquée, le personnel lui est très attaché car il a permis des augmentations de salaire assez régulières d'environ 5 à 8 % chaque année depuis quinze ans.

On ne peut enfin passer sous silence le cas des techniciens d'études et de fabrication ; ces fonctionnaires, qui ont reçu à l'Ecole technique des constructions navales de Brest une excellente formation, se trouvent placés hiérarchiquement au-dessus des techniciens et ouvriers ; mais comme ceux-ci ont des salaires fixés par référence à l'industrie privée, les T.E.F., qui ont les rémunérations de la Fonction publique, sont bien souvent moins payés que leurs subordonnés. Le problème est ancien mais reste sans solution.

SITUATION ACTUELLE ET PERSPECTIVES D'AVENIR

Je me propose maintenant de dresser un tableau de nos Forces navales et aéronavales telles qu'elles se présentent en cette fin d'année ; j'étudierai ensuite l'évolution prévue pour la Marine et sa composition telle qu'elle peut être envisagée en 1970, à la fin de la deuxième loi de programme ; j'évoquerai enfin les perspectives à plus long terme et particulièrement les problèmes de relève des matériels navals et aériens, problème majeur du troisième plan, qui dès maintenant retient toute notre attention.

Situation actuelle.

Dans leur situation actuelle et exception faite de quelques bâtiments logistiques, d'une part, des « Crusader », « Alouette » et d'une partie des « Etendard », d'autre part, toutes nos forces navales et aéronavales en service proviennent des constructions lancées entre 1949 et 1958, antérieurement aux Plans à long terme des Armées.

Depuis l'établissement du précédent rapport, un sous-marin type « Daphné », deux avisos-escorteurs, un bâtiment de support logistique et le transport de chalands de débarquement « Ouragan » ont été admis au service actif et les composantes de nos forces navales classiques sont maintenant les suivantes :

— trois porte-avions dont deux modernes (« Clemenceau » et « Foch »). L'« Arromanches », ancien, est maintenu en activité pour servir dans un avenir immédiat de pivot à notre force d'intervention, ceci compte tenu des missions prioritaires imparties à la Marine dans le cadre des expérimentations nucléaires du Pacifique et des nécessités de carénage des bâtiments ;

— le porte-hélicoptères « Jeanne-d'Arc » ;

— le croiseur anti-aérien « Colbert », non modernisé et le croiseur « De Grasse » (ce dernier, en cours de transformation pour être mis à la dispositions de la Direction des centres d'expérimentations nucléaires, est sans véritable valeur militaire) ;

— dix-huit escorteurs d'escadre (la refonte de quatre d'entre eux en bâtiments dotés de missiles anti-aériens « Tartar », étant pratiquement terminée) ;

- dix-huit escorteurs rapides ;
- huit avisos-escorteurs ;
- dix-neuf sous-marins à propulsion classique (dont sept de type « Daphné », aux performances excellentes) ;
- une vingtaine de bâtiments légers (dont quatorze escorteurs côtiers) ;
- une centaine de drageurs.

Par ailleurs une vingtaine de bâtiments ou engins constituent notre force amphibie, dont :

- deux transports de chalands de débarquement (T. C. D.), l'« Ouragan » récemment admis au service et la vieille « Foudre » ;
- cinq bâtiments de débarquement de chars (B. C. D.), modernes, dérivés des L. S. T. ;
- six engins de débarquement pour infanterie et chars (E. D. I. C.) récents, dérivés des L. C. T.

*
* *

Le potentiel de nos Forces aéronavales s'est très sensiblement accru en 1965 (année marquée par la livraison par les Etats-Unis d'Amérique du reliquat des « Crusader ») et se présente comme suit pour les aéronefs embarquables :

- quarante et un « Crusader », intercepteurs tous temps (mach 1,8) ;
- soixante-quinze « Etendard » pour l'assaut, la chasse et la reconnaissance ;
- soixante-huit « Alizé » pour la lutte A.S.M. ;
- cinquante-deux hélicoptères H.S.S., pour la lutte A.S.M. principalement, douze d'entre eux étant équipés pour le transport d'assaut.

L'aviation basée à terre comprend :

- cinquante-quatre « Neptune » (P 2 V 6 et P 2 V 7) pour la lutte anti-sous-marine et les patrouilles maritimes.

Enfin, il y a lieu d'ajouter à cette énumération un nombre important d'appareils de types divers destinés à l'instruction, l'entraînement et les servitudes.

*
* *

Avant de terminer ce tour d'horizon de la situation actuelle de la Marine, j'évoquerai la question de ses bases navales et de sa flotte logistique.

Peu d'éléments nouveaux concernent les bases par rapport à l'exposé qui en avait été fait l'an dernier lors du vote du budget. Notons en passant la nouvelle articulation de nos forces maritimes intervenue en septembre dernier, mais qui dans l'immédiat n'entraîne pas de modifications aux installations en cours de développement dans les bases de Brest et de Toulon.

Dans ces deux bases navales principales, comme dans les bases secondaires métropolitaines de Cherbourg et de Lorient, au potentiel plus limité, la charge actuelle des arsenaux est normale et le demeurera dans les quelques années à venir.

C'est par la rumeur publique, puis par la presse que, malgré des titres divers à être officiellement informé, j'ai d'abord appris les projets d'implantation à l'Île Longue et à Guenvenez, au Sud de la rade de Brest, d'une base pour les sous-marins de la future Force nucléaire stratégique. Sur ma demande, M. le Ministre des Armées a bien voulu me fournir un certain nombre de renseignements qu'il ne m'est pas possible de consigner dans ce rapport. La décision d'acquérir les terrains nécessaires à la Marine a été notifiée au Préfet maritime de la 2^e Région en juin dernier. Il est prévu que les premiers travaux commenceront en 1966 et s'échelonnent jusqu'en 1970. Votre rapporteur, approuvé par votre Commission, trouve infiniment regrettable que pour l'implantation de ces installations nucléaires, le choix du Gouvernement se soit porté sur la presqu'île de Crozon. Les installations nucléaires projetées feraient de cette région, éminemment touristique, à la population dense, une cible majeure en cas de conflit atomique. Mais dès à présent c'est l'économie et le développement de l'arrière-pays qui est compromis, et l'on peut craindre des difficultés graves de la part des populations lésées.

Outre-Mer, les bases secondaires de Dakar et de Diego-Suarez, dont l'importance reste primordiale comme relais de nos communications, voient leur potentiel maintenu, comme les points d'appui de Fort-de-France, Djibouti et Nouméa, sans parler de Papeete dont l'évolution est liée à celle du C. E. P.

Mers-el-Kebir, dont le rôle maritime a été considérablement réduit, est maintenant considéré pour la Marine comme point d'appui. Du moins, tant par son infrastructure que par sa situation

géographique, continue-t-elle de présenter un intérêt certain et son occupation par une puissance hostile constituerait une menace grave pour notre liberté d'action en Méditerranée.

Je me contenterai d'évoquer une nouvelle fois les problèmes de défense de ces bases métropolitaines pour en souligner l'importance et en regretter comme il a été fait à l'Assemblée Nationale les insuffisances actuelles.

Les missions dévolues à la Marine exigent pour des actions plus ou moins lointaines un appui logistique que ne peuvent plus donner les bases secondaires ou points d'appui outre-mer. A cet effet, la flotte logistique voit son volume sensiblement accru, en liaison notamment avec les impératifs du Centre d'expérimentations du Pacifique.

A l'heure actuelle ses composantes sont :

- 4 bâtiments modernes de soutien logistique (électronique, base de sous-marins, atelier, sécurité) ;
- 8 pétroliers dont 2 ravitailleurs d'escadre ;
- 2 pétroliers de stockage ;
- 4 transports ;
- à noter aussi les 3 (bientôt 4) bâtiments-bases destinés au C. E. P.

Evolution et situation vers 1970.

Dans la mesure où le Gouvernement exécutera correctement le plan à long terme et — au cours des exercices budgétaires — n'en modifiera pas le développement par des annulations, des retards ou des substitutions, voici l'évolution prévisible de nos forces aéronavales jusqu'en 1970.

Les études des diverses installations du premier sous-marin nucléaire lance-engins (S. N. L. E.), le « Q 252 », et de tous les problèmes posés par la navigation sous-marine de longue durée et la mise en œuvre du système d'armes se poursuivent normalement.

Après essai des installations classiques du sous-marin « Gymnote », plate-forme expérimentale de lancement, les travaux sur son système d'armes doivent s'achever en juillet 1966, précédant la phase expérimentale.

La construction de la coque du « Q 252 » se poursuit à Cherbourg dans d'excellentes conditions, précédant celle du 2^e S.N.L.E. qui devrait être mis en chantier en 1967. Par ailleurs les essais du prototype à terre de propulsion nucléaire ont été entièrement satisfaisants ; il a servi de modèle à la chaufferie nucléaire réalisée à Indret et actuellement en cours de montage.

Enfin les conditions du lancement sous-marin de l'engin M.S.B.S. (mer-sol balistique stratégique) ont été étudiées en grandeur réelle par lancement de maquettes inertes à partir d'un caisson sous-marin, tandis que les études concernant la charge de l'engin se développent, est-il dit, selon le calendrier prévu.

Le premier S.N.L.E. serait ainsi, espérons-le, opérationnel vers 1970, précédant de deux ans le second.

*
* *

De leur côté, nos forces navales classiques devraient vers 1970 atteindre leur niveau maximum sous réserve qu'aucun ralentissement supplémentaire ne soit imposé dans les budgets postérieurs à celui que nous étudions aujourd'hui. Elles se présenteraient comme suit :

— les porte-avions « Clemenceau » et « Foch », l'« Arromanches » ayant été retiré du service ;

— le porte-hélicoptères « Jeanne-d'Arc » (dont la valeur opérationnelle est liée à l'opération « Super-Frelon ») ;

— la frégate lance-engins « Suffren », le « Duquesne » étant sur le point d'être achevé ;

— la première corvette d'une série de cinq ;

— 18 escorteurs d'escadre dont 5 auront subi une refonte A.S.M. et une dizaine une modernisation D.S.M. (parmi ces derniers, les 4 déjà équipés de « Tartar ») ;

— 18 escorteurs rapides dont 14 auront subi une modernisation D.S.M. ;

— 9 avisos-escorteurs ;

— 21 sous-marins à propulsion classique, notamment 11 de type « Daphné » et les 6 « Narval », reconvertis comme nous l'avons vu ;

— une centaine de dragueurs, dont beaucoup en fin de carrière ;

— une vingtaine de bâtiments légers ;

— une force amphibie, enfin, de 2 T.C.D., 5 B.D.C. et 6 E.D.I.C.

Par rapport au tableau que nous avons dressé pour la fin de 1965 nous verrons en particulier les admissions suivantes au service :

— la frégate « Suffren » (et peut-être le « Duquesne »), les sous-marins « Junon » et « Vénus » (incessamment), prévus au programme 1960-1964 et l'avisos-escorteur « Balny » ;

— 2 autres sous-marins de type « Daphné », 1 corvette et un T.C.D. de type « Ouragan », au titre du programme 1965-1970 ;

Auront entre temps été retirés du service, le P.A. « Arromanches », 2 sous-marins anciens et le T.C.D. « Foudre ».

Vers 1970, et compte tenu des modernisations ou refontes à intervenir, les bâtiments suivants de nos forces classiques seraient armés d'engins :

— anti-aériens de portée moyenne (Masurca, 40 km), la « Jeanne-d'Arc » et les 2 frégates ; de courte portée (Tartar, 25 km), quatre escorteurs d'escadre ; anti-sous-marins, avec le « Malafon », les deux frégates, une corvette, 5 escorteurs d'escadre refondus et l'E.E. « La Galissonnière ».

Dans le domaine logistique, notre Flotte se trouvera augmentée d'un cinquième bâtiment de soutien et d'un transport ravitailleur de munitions.

Vers la même époque et, après l'entrée en service des « Bréguet Atlantic » et des « Super-Frelon », notre Aéronautique Navale se présenterait comme suit, compte tenu d'un taux d'attribution normal des aéronefs :

Environ 30 « Crusader », une soixantaine d' « Etendard » et autant d' « Alizé », une vingtaine d'hélicoptères « Super-Frelon », une quarantaine de « Bréguet-Atlantic », une vingtaine de « Neptune P2V7 » et une quinzaine d'hélicoptères H.S.S. transports d'assaut.

Enfin pour l'instruction, les servitudes et les sauvetages, environ 130 avions divers et une vingtaine d' « Alouette ».

Ensemble homogène et puissant sans doute, mais pour peu de temps, la plupart des aéronefs devenant périmés ou en fin de service à partir de 1972, exception faite des « Bréguet-Atlantic » et des « Super-Frelon ».

CONCLUSION : PERSPECTIVES A LONG TERME

En raison des efforts continus et vigoureux qui ont été accomplis entre 1949 et 1958 pour reconstruire la Flotte, la Marine pourra disposer, pendant quelques années encore, de forces acceptables. Mais, l'accent ayant été mis sur la force nucléaire stratégique, il faut savoir qu'en revanche, sur le plan de ces forces conventionnelles, la Marine, actuellement, vit en quelque sorte sur son capital. A moins d'un redressement très net dans les prochaines années, elle est inexorablement conduite à une lente décadence.

Certes, dans les premières années de la prochaine décennie, un petit nombre de bâtiments nouveaux, prévus dans la deuxième loi de programme devraient être mis en service :

- 4 corvettes ;
- 1 sous-marin prototype à hautes performances (vraisemblablement à propulsion nucléaire) ;
- des chasseurs de mines, à condition que leur construction ne soit pas différée au-delà de 1968.

Mais dès 1975 il faudrait procéder à la relève de la plupart de nos bâtiments conventionnels, même modernisés ou refondus. Cette relève constituera le problème majeur du prochain Plan à long terme et doit être envisagée dès à présent, si l'on tient compte des délais de six ans qui s'écoulent entre la définition d'un bâtiment et son entrée en service (sept à huit ans pour la mise au point d'un nouveau système d'armes).

Préoccupation majeure du commandement, ce problème est aussi pour les cadres de la Marine un grave sujet d'inquiétude que nous avons déjà souligné.

C'est encore plus tôt que le problème de la relève se posera pour notre Aéronautique navale, quand les « Etendard » et les « Crusader » devront être retirés du service, à partir des années 1971-1972.

Sans doute le Ministre des Armées a-t-il rappelé à la tribune de l'Assemblée Nationale que, dans le cadre d'un accord conclu en mai dernier avec la Grande-Bretagne, l'avion « école et appui tactique » (E. C. A. T.), inscrit dans la deuxième loi de programme et

maintenant défini, verrait sa construction réalisée en commun dans les deux pays. Cet appareil, le « Jaguar », pourrait, dans sa version navalisée, prendre la relève de l' « Etendard » en tant qu'avion d'assaut.

Par ailleurs le Ministre a exprimé l'espoir de pouvoir définir dès 1966 les caractéristiques d'un avion de combat à géométrie variable, qui serait mis en service dans les aviations et aéronavales française et britannique. Cet appareil remplacerait notre actuel « Crusader » et serait un complément indispensable des « Jaguar », en tant qu'intercepteur.

Mais ce ne sont là qu'espérances et hypothèses : le risque d'infléchissement sensible du potentiel aérien embarqué est à redouter pour les années 1972-1975.

*
* *

En résumé, après avoir évoqué sans pessimisme excessif les perspectives qui, dans l'avenir immédiat, s'offrent à la Flotte et à l'Aéronautique navale, la Commission demeure inquiète devant l'ampleur et la complexité des problèmes qui se posent à la Marine et auxquels le Gouvernement n'apporte, pour le moment, aucune réponse.

Une nouvelle fois elle exprime ses préoccupations sur la manière dont sera assurée, dans des conditions valables, à partir des années 1970-1975, la relève des aéronefs et des bâtiments classiques arrivant en fin de service, relève indispensable pour conserver à la Marine un potentiel de qualité en rapport avec ses importantes missions.