

N° 151

SÉNAT

2° SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

Annexe au procès-verbal de la séance du 26 avril 1960.

PROJET DE LOI

*portant modification de certaines dispositions
concernant les officiers de l'armée de mer.*

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. MICHEL DEBRÉ,
Premier Ministre,

PAR M. PIERRE MESSMER,
Ministre des Armées,

PAR M. PIERRE GUILLAUMAT,
Ministre délégué auprès du Premier Ministre,

PAR M. WILFRID BAUMGARTNER,
Ministre des Finances et des Affaires économiques,

PAR M. ROBERT BURON,
Ministre des Travaux publics et des Transports,

ET PAR M. VALÉRY GISCARD D'ESTAING
Secrétaire d'Etat aux Finances.

(Renvoyé à la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La loi du 19 mai 1834 sur l'état des officiers dispose en son article 3, deuxième alinéa :

« La disponibilité est la position spéciale de l'officier général ou d'état-major appartenant au cadre constitutif et momentanément sans emploi. »

La portée de cette disposition a été étendue à tous les grades de la hiérarchie militaire par les articles 23 à 37 de la loi du 26 décembre 1925 relative à l'aménagement des cadres de l'armée.

Mais ce texte ne concerne que les armées de terre et de l'air.

Dans un souci d'harmonisation, il conviendrait de le rendre applicable à l'armée de mer.

*
* *

D'autre part, pour les motifs exposés ci-dessous, il y aurait lieu de modifier les dispositions régissant le corps des ingénieurs des travaux maritimes en conférant la qualité d'officier, avec les garanties fondamentales attachées à cet état, aux cadres supérieurs de ce corps :

Le corps des ingénieurs des travaux maritimes, auquel la marine a confié la direction de tous ses travaux d'infrastructure ainsi que la gestion de son important patrimoine immobilier, souffre, depuis de longues années, d'une crise grave d'effectifs.

Ces ingénieurs, recrutés parmi les ingénieurs du corps des Ponts et Chaussées, anciens élèves de l'école polytechnique, forment à la marine, en application du décret organique du 9 juin 1931, un corps dont la hiérarchie et les traitements indiciaires sont exacte-

ment les mêmes que ceux du corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées ; toutefois, ils ne sont liés à la marine que d'une manière relativement précaire, car, s'ils peuvent y faire une carrière complète, ils ne cessent jamais d'appartenir à leur corps d'origine, dans lequel ils continuent à recevoir des avancements et qu'ils peuvent réintégrer à tout moment, sur leur simple demande.

Aussi, la marine ne pouvait-elle espérer les conserver à son service que dans la mesure où elle était en situation de leur offrir une rémunération du même ordre de grandeur que celle qu'ils auraient reçue s'ils étaient demeurés dans le corps des Ponts et Chaussées.

Elle avait donc été amenée, lors de la constitution du corps, à prévoir, en leur faveur, des mesures qui étaient destinées à compenser l'absence de certains avantages de rémunération particuliers au département des travaux publics et qui étaient les suivantes :

1° — attribution, aux ingénieurs des travaux maritimes, d'avancements spéciaux, indépendants des avancements résultant de promotions dans leur corps d'origine ;

2° — allocations spéciales d'indemnités.

La stabilisation des effectifs qui s'est produite après la mise en vigueur de ces mesures a pu faire croire, un instant, à leur efficacité. Mais de nouveaux départs n'ont pas tardé à se produire et le problème des effectifs se pose de nouveau aujourd'hui avec une acuité accrue, puisque, de 1948 à 1950, près de la moitié de l'effectif du service a quitté la marine et que, depuis cette date, on assiste en moyenne à deux départs par an, ce qui représente 10 % de l'effectif.

Il se produit ainsi un renouvellement d'ingénieurs qui est particulièrement préjudiciable à la bonne marche du service puisque le départ de chaque ingénieur qualifié est, au mieux, compensé par l'arrivée d'un jeune ingénieur sortant de l'école d'application et dont toute la formation pratique reste à faire.

Il paraît inutile, après l'échec des tentatives du passé, de songer à porter remède à cette situation par la mise en application de mesures fragmentaires : seule une réforme de structure peut permettre à la marine de conserver les ingénieurs dont elle a besoin.

Dans cet ordre d'idées, la première solution qui se présente à l'esprit consisterait à prévoir, pour le corps des ingénieurs des

travaux maritimes, un statut calqué sur celui des autres corps d'ingénieurs de direction des armées : recrutement à la sortie de l'école polytechnique, suivi de l'admission dans une école d'application, qui pourrait être l'école nationale des Ponts et Chaussées.

Dans l'hypothèse où cette solution serait retenue, la marine se heurterait toutefois à des difficultés insurmontables pour recruter les éléments de grande valeur, car la carrière d'ingénieur des travaux maritimes est peu connue, alors que celle d'ingénieur des Ponts et Chaussées garde tout le prestige que lui confère plus d'un siècle de tradition.

Pour éviter une diminution sensible du niveau du corps, on est donc conduit à maintenir le recrutement commun actuel, et à demander chaque année, aux travaux publics, le détachement à la marine d'ingénieurs de la promotion « sortante » de l'école nationale des Ponts et Chaussées.

En outre, il n'est pas indiqué d'imposer immédiatement aux jeunes ingénieurs ainsi détachés, un choix brutal et définitif entre le corps des Ponts et Chaussées et celui des ingénieurs des travaux maritimes ; il convient, au contraire, de laisser aux intéressés un délai d'option suffisant pour leur permettre de mûrir en quelque sorte, leur « vocation maritime », puis d'entrer librement dans le cadre supérieur qui doit devenir le cadre stable et permanent dont la marine a un besoin impérieux.

Les jeunes ingénieurs appartenant aux grades d'ingénieurs de deuxième et première classes et d'ingénieurs principaux demeureraient soumis aux règles statutaires actuelles.

Ce n'est qu'au moment d'être promus au grade d'ingénieur en chef que ces jeunes ingénieurs auraient à opter entre leur retour dans le corps des Ponts et Chaussées et leur admission dans le cadre supérieur des ingénieurs des travaux maritimes.

Il est certain qu'en agissant ainsi, la marine aura à enregistrer, de la part de certains de ces ingénieurs, des demandes de retour dans le corps des Ponts et Chaussées : on peut penser toutefois que le nombre de ces départs sera limité par certains des avantages attachés au nouveau cadre « marine ».

Par ailleurs, comme ces jeunes ingénieurs n'occupent, en général, que des emplois de chefs de section, la gêne pour le service ne sera que momentanée, du moment que les effectifs du cadre supérieur de direction resteront stables.

Pour obtenir cette stabilité, il est donc proposé de créer, pour le cadre supérieur des ingénieurs des travaux maritimes, à partir du grade d'ingénieur en chef, un corps militaire « marine » possédant les mêmes avantages de statut et de rémunération que les autres corps d'ingénieurs militaires de direction existant déjà (notamment en matière de pension).

Cette militarisation du cadre supérieur aurait, en outre, pour conséquence, de permettre au Ministre de procéder à toutes mutations jugées nécessaires pour la bonne marche du service alors qu'à l'heure actuelle, les règles de la fonction publique ne permettent les mutations de fonctionnaires civils que sous réserve de certaines précautions de forme qui risquent d'être gênantes dans un service militaire.

Enfin, la création de ce cadre militaire permettrait de régler de manière satisfaisante le problème de l'accès des ingénieurs militaires des directions de travaux du service des travaux maritimes au corps de direction de ce service.

La constitution particulière prévue pour le corps des ingénieurs des travaux maritimes ne permet pas d'adopter à cet égard les règles en vigueur pour les autres corps d'ingénieurs militaires : il n'est pas possible, en effet, d'ouvrir aux ingénieurs des directions de travaux la possibilité d'être intégrés à la base du corps de direction, puisque cette base est constituée par des ingénieurs des Ponts et Chaussées à statut civil et on se trouve, par là même, conduit à ouvrir cette possibilité d'intégration à la base du corps militaire, c'est-à-dire au grade d'ingénieur en chef de 2^e classe.

A cet effet, une disposition spéciale du projet de la loi prévoit la possibilité de nommer au choix, dans la proportion de un dixième de l'effectif du corps, les ingénieurs en chef des directions de travaux au grade d'ingénieur en chef de 2^e classe des travaux maritimes.

*
* * *

Par ailleurs, une autre modification de dispositions statutaires, particulière, celle-ci, au corps des ingénieurs des directions de travaux, paraît également désirable :

Les ingénieurs des travaux dépendant des directions techniques du Ministère des Armées sont formés dans les écoles techniques supérieures de chacune de ces directions.

L'école nationale d'ingénieurs des constructions aéronautiques est une école civile qui reçoit, en outre de ces élèves civils, les ingénieurs militaires des travaux aéronautiques de 3^e classe.

L'école technique supérieure de l'armement est également une école civile dont les élèves sont, à la sortie après trois ans d'études, nommés ingénieurs militaires des travaux d'armement de 2^e classe.

Les écoles de la marine (école technique supérieure des constructions et armes navales et école technique supérieure des travaux maritimes) sont aussi des écoles à statut civil. Leurs élèves y accomplissent trois ans d'études et n'en sortent qu'avec le grade de technicien d'études et de fabrications. Ils doivent passer deux à trois ans dans ce corps civil intermédiaire avant d'accéder, après inscription à un tableau, au grade d'ingénieur des directions de travaux de 2^e classe. Les élèves sont, en partie sursitaires, en partie dérogés de leurs obligations militaires.

Parmi les écoles d'enseignement supérieur technique, seules celle des constructions et armes navales et celle des travaux maritimes ne permettent donc pas d'accéder directement, à leur sortie, au corps des ingénieurs militaires de travaux.

Le niveau élevé du programme dispensé par ces deux écoles et la valeur reconnue des ingénieurs qui y sont formés nécessitent une amélioration des possibilités immédiates de carrière offertes à leurs élèves.

Il est ainsi apparu souhaitable de prévoir l'admission de ceux-ci, dès la sortie de leur école après obtention du diplôme, dans le corps des ingénieurs des directions de travaux, avec le grade qu'il conviendrait de créer, à cet effet, d'ingénieur des directions de travaux de 3^e classe.

*
* *

Dans ce même souci d'harmonisation, il conviendrait aussi de modifier la législation relative à la mise à la retraite d'office des officiers de l'armée de mer ayant acquis des droits à pension d'ancienneté.

Cette mise à la retraite n'est soumise dans les armées de terre et de l'air à aucune condition particulière.

Par contre, dans la marine, deux conditions préalables sont requises : la proposition de l'autorité maritime qui note en dernier ressort et l'avis d'une commission spéciale ou d'une commission de santé.

Or, l'exigence d'une proposition de l'autorité maritime notant en dernier ressort s'est révélé comme retirant, en pratique, au Gouvernement, un droit sans lequel celui des intéressés d'être admis à la retraite serait sans contrepartie.

Pour remédier à cette situation, il convient donc de supprimer cette condition.

*
* *

Enfin, la législation régissant le recrutement des ingénieurs mécaniciens de la marine paraît, également, devoir être modifiée.

Actuellement, le recrutement de l'école des élèves ingénieurs mécaniciens s'opère :

— sur titres, parmi les élèves diplômés de l'école nationale des ingénieurs arts et métiers,

— sur concours, parmi les jeunes gens issus de l'enseignement secondaire (bacheliers mathématiques) et de l'enseignement technique (bacheliers mathématiques et technique), le programme de ce concours comportant des épreuves de formation générale technique en même temps que de culture générale.

Le recrutement sur concours n'a pas donné les résultats escomptés, car la formation technique des candidats s'est révélée insuffisante pour leur permettre de suivre avec fruit l'école de spécialisation qu'est actuellement l'école des élèves ingénieurs mécaniciens.

La nécessité est donc apparue de modifier la nature de cette école pour en faire une école de formation générale d'ingénieurs, la spécialisation maritime devant être poursuivie ultérieurement.

Dans ces conditions, il devenait nécessaire de définir un nouveau programme d'admission amputé des connaissances techniques exigées actuellement, et permettant, de ce fait, l'accroissement du nombre des établissements de préparation. Ce programme a été élaboré. Il est à peu près identique à celui fixé pour le concours d'admission à l'école navale.

Mais la transformation de l'école des élèves ingénieurs mécaniciens en école de formation générale interdit dorénavant d'y admettre les ingénieurs déjà formés provenant de l'école nationale d'ingénieurs arts et métiers de Paris. Or, il y a lieu de maintenir cette source de recrutement qui a fourni au corps des ingénieurs mécaniciens de la marine un grand nombre d'ingénieurs ayant constitué sa principale armature pendant plus de trente années.

Il convient donc de fixer de nouvelles conditions d'admission, dans ce corps, des ingénieurs arts et métiers.

En outre, il paraît utile de permettre également l'admission dans ce corps des jeunes gens diplômés de l'école centrale des arts et manufactures.

Enfin, pour étendre encore les possibilités de recrutement parmi les ingénieurs déjà formés, il paraît intéressant d'admettre dans ce corps un certain nombre d'ingénieurs mécaniciens de 3^e classe de réserve titulaires d'un diplôme d'ingénieur, ayant suivi les cours de l'école des élèves officiers de réserve et reconnus aptes, après une année de service effectuée dans le grade d'ingénieurs mécaniciens de 3^e classe de réserve.

*
* *

— Étendre le bénéfice d'une position statutaire de l'état d'officier,

— Conférer cet état à certaines catégories de personnels,

— Modifier certaines conditions de sortie de carrière des officiers,

— Réformer le régime de recrutement d'un corps d'officiers.

Tel est l'objet du présent projet de loi.

PROJET DE LOI

Le Premier Ministre,

Sur le rapport du Ministre des Armées, du Ministre Délégué auprès du Premier Ministre, du Ministre des Finances et des Affaires économiques, du Ministre des Travaux Publics et des Transports et du Secrétaire d'Etat aux Finances,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi, délibéré en Conseil des Ministres, après avis du Conseil d'Etat, sera présenté au Sénat par le Ministre des Armées qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article premier.

Les dispositions des articles 23 à 37 inclus de la loi du 26 décembre 1925 relative à l'aménagement des cadres de l'armée, étendant à tous les grades d'officiers de la hiérarchie militaire la situation de disponibilité visée à l'article 3 de la loi du 19 mai 1834 sur l'état des officiers, sont applicables aux officiers de tous grades de l'armée de mer.

Art. 2.

Le personnel de direction du service des travaux immobiliers et maritimes de la marine nationale comprend un corps civil d'ingénieurs et d'ingénieurs principaux et un corps militaire d'ingénieurs en chef et d'ingénieurs généraux.

Le corps civil est constitué, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, par des ingénieurs du corps des ponts et chaussées placés à cet effet en service détaché.

Le corps militaire constitue un corps d'officiers de l'armée de mer ; ses membres bénéficient des dispositions de la loi du 19 mai 1834 sur l'état des officiers et sont soumis aux lois et règlements applicables aux officiers de l'armée de mer.

Art. 3.

La loi du 4 mars 1929 modifiée portant organisation des différents corps d'officiers de l'armée de mer et du corps des équipages de la flotte, est modifiée et complétée comme suit :

1° *A l'article 2 - 1° :*

a) Après : « Corps des ingénieurs hydrographes », ajouter : « Corps des ingénieurs des travaux maritimes »,

b) Remplacer les dispositions du dernier alinéa par les suivantes :

« Les cinq premiers de ces corps ainsi que les corps du commissariat, du service de santé et des officiers des équipages de la flotte constituent les corps navigants de la marine. »

2° *A l'article 4 :*

a) *Sous le titre vice-amiral :*

Après : « Ingénieur hydrographe général de 1^{re} classe »,

Ajouter : « Ingénieur général de 1^{re} classe des travaux maritimes ».

b) *Sous le titre contre-amiral :*

Après : « Ingénieur hydrographe général de 2^e classe »,

Ajouter : « Ingénieur général de 2^e classe des travaux maritimes ».

c) *Sous le titre capitaine de vaisseau :*

Après : « Ingénieur hydrographe en chef de 1^{re} classe »,

Ajouter : « Ingénieur en chef de 1^{re} classe des travaux maritimes ».

d) *Sous le titre capitaine de frégate :*

Après : « Ingénieur hydrographe en chef de 2^e classe »,

Ajouter : « Ingénieur en chef de 2^e classe des travaux maritimes ».

3° *A l'article 4 également :*

Sous le titre : « Enseigne de vaisseau de 2^e classe » :

Après : « Pharmacien chimiste de 3^e classe »,

Ajouter : « Ingénieur des directions de travaux de 3^e classe ».

4° *A l'article 7, après le premier alinéa, ajouter l'alinéa suivant :*

« Dans le corps des ingénieurs des directions de travaux, nul ne peut être nommé ingénieur des directions de travaux de 3^e classe s'il n'est diplômé d'une école technique supérieure de la marine. Les ingénieurs des directions de travaux de 3^e classe sont promus au grade supérieur dès qu'ils réunissent deux ans d'ancienneté dans leur grade. »

5° *A l'article 23, 2°, les dispositions du deuxième alinéa sont remplacées par les suivantes :*

« Ces admissions à la retraite ne peuvent être prononcées que sur avis soit d'une commission spéciale dont la composition est fixée par un décret, soit d'une commission de santé procédant dans les formes prescrites par un décret. »

6° *Les dispositions de l'article 39 sont remplacées par les suivantes :*

« Nul ne peut être nommé ingénieur mécanicien de 3^e classe s'il ne remplit l'une des conditions suivantes :

« a) — avoir satisfait aux examens de sortie de l'école des élèves ingénieurs mécaniciens. Les conditions d'admission à cette école ainsi que la durée de scolarité sont fixées par décret ;

« b) — avoir obtenu le diplôme d'ingénieur de l'école centrale des arts et manufactures ou celui de l'école nationale d'ingénieur arts et métiers de Paris ;

« c) — avoir satisfait aux examens de sortie de l'école des élèves officiers mécaniciens de la marine nationale après y avoir été admis à la suite d'un concours ouvert aux gradés du corps des équipages de la flotte, dans les conditions fixées par décret ;

« d) — être titulaire d'un diplôme d'ingénieur de l'une des écoles dont la liste est fixée par décret, avoir effectué une année au moins de services effectifs comme ingénieur mécanicien de 3^e classe de réserve, après avoir suivi les cours de l'école des élèves officiers de réserve, et être proposé pour l'admission dans le cadre actif. »

7° *Les dispositions de l'article 40 sont remplacées par les suivantes :*

« Les ingénieurs mécaniciens de 3^e classe nommés à la même date prennent rang par catégorie dans l'ordre suivant :

« a) — élèves de l'école centrale des arts et manufactures, de l'école nationale d'ingénieurs arts et métiers de Paris et de l'école des élèves ingénieurs mécaniciens ;

« b) — élèves de l'école des élèves officiers mécaniciens de la marine nationale ;

« c) — ingénieurs mécaniciens de réserve.

« Ceux de la catégorie a) sont classés entre eux, compte tenu du rang de sortie de celle des écoles dont ils possèdent le diplôme, dans les conditions fixées par décret ; ceux des catégories b) et c) sont classés entre eux, dans chacune de ces catégories respectivement, selon leur rang de sortie de l'école des élèves officiers mécaniciens de la marine nationale et de l'école des élèves officiers de réserve.

« Le rang d'ancienneté définitif des ingénieurs mécaniciens de 3^e classe est déterminé, en tenant compte du classement de sortie de l'école d'application, dans des conditions fixées par décret.

« Ceux qui n'ont pas satisfait aux examens de sortie, qu'ils soient ou non autorisés à redoubler l'école d'application, perdent l'ancienneté résultant de leur temps d'école. A la suite du nouvel examen qu'ils auraient à subir, leur rang est établi dans la nouvelle promotion avec laquelle ils ont concouru, quelle que soit l'origine de ces officiers. »

8° *Les dispositions de l'article 41 sont remplacées par les suivantes :*

« Les ingénieurs mécaniciens de 3^e classe qui ont satisfait aux examens de sortie de l'école d'application sont promus au grade d'ingénieur mécanicien de 2^e classe, lorsqu'ils comptent dans le grade d'ingénieur mécanicien de 3^e classe du cadre actif, une ou

deux années de services effectifs selon qu'ils sont issus des recrutements prévus soit aux paragraphes *a*, *b* et *d*, soit au paragraphe *c* de l'article 39 ci-dessus.

« L'ancienneté de services exigée à l'alinéa précédent devra comprendre au moins neuf mois de services effectifs soit à bord des bâtiments de l'Etat, soit dans une formation navigante de l'aéronautique navale.

« Ils prennent rang sur la liste d'ancienneté des ingénieurs mécaniciens de 2^e classe compte tenu du classement établi à la sortie de l'école d'application tel qu'il est fixé à l'article précédent. »

9° *Les dispositions de l'article 42 sont remplacées par les suivantes :*

« 1° Le nombre des élèves de l'école centrale des arts et manufactures et de l'école nationale d'ingénieurs arts et métiers de Paris à nommer au grade d'ingénieur mécanicien de 3^e classe ne peut dépasser la moitié du nombre des élèves de l'école des élèves ingénieurs mécaniciens, nommés ingénieurs mécaniciens de 3^e classe la même année.

« 2° Le nombre des élèves admis à l'école des élèves officiers mécaniciens de la marine nationale et des ingénieurs mécaniciens de 3^e classe de réserve admis dans le cadre actif, ne peut au total dépasser le tiers du nombre des élèves admis la même année à l'école des élèves ingénieurs mécaniciens ; toutefois, ce nombre peut être augmenté lorsque, ajouté à celui des admissions à l'école des élèves ingénieurs mécaniciens, il n'est pas suffisant pour constituer le contingent annuel nécessaire au maintien du niveau légal des effectifs du corps. »

10° *Il est inséré dans le titre II le chapitre V bis ci-après :*

CHAPITRE V bis.

Corps des ingénieurs des travaux maritimes.

Article 58 bis. — Les ingénieurs des travaux maritimes sont recrutés au choix :

— dans la proportion des neuf dixièmes de l'effectif budgétaire total, parmi les ingénieurs du corps civil des travaux maritimes figurant sur une première liste d'admission ;

— dans la proportion du dixième de cet effectif, parmi les ingénieurs en chef des directions de travaux des travaux maritimes figurant sur une deuxième liste d'admission.

Les listes d'admission sont arrêtées chaque année par le Ministre des Armées dans les conditions fixées par un décret en Conseil d'Etat.

Article 58 ter. — Les nominations sont faites au grade d'ingénieur en chef de 2^e classe des travaux maritimes.

Les intéressés prennent rang entre eux suivant l'ordre fixé par le décret de nomination.

Lorsqu'ils sont nommés à la même date, les ingénieurs provenant du corps civil prennent rang avant ceux provenant du corps des ingénieurs des directions de travaux.

Article 58 quater. — Le nombre d'ingénieurs en chef de 1^{re} classe des travaux maritimes ne peut dépasser 40 % de l'effectif total.

Les services civils accomplis au service de l'Etat après l'âge de dix-huit ans par les ingénieurs des travaux maritimes sont pris en compte pour la détermination de l'échelon de solde.

Les limites d'âge qui leur sont applicables sont celles des ingénieurs du génie maritime.

Art. 4.

Les dispositions relatives à la constitution initiale du corps des ingénieurs des travaux maritimes seront fixées par un décret en Conseil d'Etat.

Art. 5.

Les dispositions de l'article 33, § 3 b, de la loi n° 52-757 du 30 juin 1952 sont abrogées en ce qui concerne les ingénieurs mécaniciens de 3^e classe provenant de l'école des élèves ingénieurs mécaniciens.

Art. 6.

Sont abrogées toutes dispositions contraires à celles de la présente loi.

Fait à Paris, le 15 avril 1960.

Signé : MICHEL DEBRÉ.

Par le Premier Ministre :

Le Ministre des Armées,

Signé : Pierre MESSMER.

Le Ministre délégué auprès du Premier Ministre,

Signé : Pierre GUILLAUMAT.

Le Ministre des Finances et des Affaires économiques,

Signé : Wilfrid BAUMGARTNER.

Le Ministre des Travaux publics et des Transports,

Signé : Robert BURON.

Le Secrétaire d'Etat aux Finances,

Signé : Valéry GISCARD D'ESTAING.