

SÉNAT

2^e SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

Annexe au procès-verbal de la séance du 8 juin 1960.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées (1) sur le projet de loi portant modification de certaines dispositions concernant les **officiers de l'armée de mer.***

Par M. André MONTEIL

Sénateur.

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi n° 151, « portant modification de certaines dispositions concernant les officiers de l'armée de mer », est un texte fort important, malgré sa présentation anodine. Les problèmes qu'il traite concernent tous l'armée de mer, mais il n'existe pas

(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, Bentchicou Ahmed, Jean Berthoin, le Général Antoine Béthouart, Edouard Bonnefous, Marcel Boulangé, Jean Brajeux, Roger Carcassonne, Pierre de Chevigny, Gaston Defferre, René Dubois, Roger Duchet, Baptiste Dufeu, 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, Etienne Le Sassier-Boisauné, Louis Leygue, Roger Marcellin, Merred Ali, Pierre Métayer, François Mitterrand, André Monteil, Léon Motais de Narbonne, Neddaf Labidi, François de Nicolay, Jean Noury, Henri Parisot, Jean Périquier, le Général Ernest Petit, Edgard Pisani, Sassi Benaïssa, Jean-Louis Tinaud, Jacques Vassor, Michel Yver.

Voir le numéro :

Sénat : 151 (1959-1960).

entre eux de lien logique. Le Gouvernement, dans un souci de rapidité et d'efficacité, a voulu soumettre à l'examen du Parlement, dans une sorte de catalogue, une série de réformes de structures intéressant le personnel de l'armée de mer. C'est pourquoi vous ne trouverez ni dans l'exposé des motifs, ni dans la rédaction des articles un souci d'ordonnance et d'unité. Il n'en demeure pas moins que la solution de chacun des problèmes évoqués présente un caractère d'urgence ; et il est légitime que le Gouvernement ait voulu les régler par un texte d'ensemble.

*
* *

Ces problèmes sont au nombre de cinq. Ils ont trait :

- 1) A la position de disponibilité des officiers;
- 2) Aux modalités de la mise à la retraite d'office des officiers ayant acquis des droits à pension d'ancienneté ;
- 3) A la création d'un corps militaire d'Ingénieurs des Travaux Maritimes ;
- 4) A la réforme des dispositions statutaires propres au corps des Ingénieurs des Directions de Travaux ;
- 5) Au recrutement et à la formation des Ingénieurs Mécaniciens de la Marine.

En ce qui concerne la première rubrique (position de disponibilité des officiers), il s'agit en fait d'appliquer à tous les grades d'officiers de la hiérarchie de l'armée de mer les dispositions de la loi du 26 décembre 1925 qui, elle, ne visait que les personnels des armées de terre et de l'air.

Jusqu'à présent, pour la Marine, seuls les officiers généraux peuvent être placés dans la position de « disponibilité ».

Les officiers supérieurs et subalternes peuvent être placés dans la position de « congé sans solde et hors cadre » lorsqu'ils ont réuni douze années de services effectifs (article 17 de la loi du 4 mars 1929 portant organisation des différents corps d'officiers de l'armée de mer).

La tendance actuelle est d'harmoniser, dans la mesure du possible, les textes législatifs régissant les trois armées. Aussi, paraît-il souhaitable d'étendre les dispositions de la loi du 26 décembre 1925 à l'armée de mer, dispositions qui lui sont d'ailleurs plus favorables que celles qui la régissent actuellement.

L'extension à tous les grades d'officiers de la hiérarchie du bénéfice de la « disponibilité » permettra un certain rajeunissement des cadres, en accélérant le départ d'éléments anciens. Mais les intérêts des officiers placés en disponibilité sont parfaitement sauvegardés par l'article 25 de la loi du 26 décembre 1925 qui précise : « la mise en disponibilité des officiers supérieurs et subalternes ne peut intervenir que *sur la demande de l'intéressé...* ».

*
* *

La solution proposée pour le second problème dont traite le projet gouvernemental, procède, elle aussi, d'un souci d'harmonisation. Il s'agit de permettre au Gouvernement d'utiliser, pour la mise à la retraite d'office des officiers de l'armée de mer, la même procédure que pour les officiers des armées de terre et de l'air.

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

Or, actuellement, dans la Marine, une des deux conditions préalables, celle qui prévoit la proposition de l'Autorité Maritime notant en dernier ressort, bloque, en fait, pour le département de la Marine, la possibilité de mettre un officier à la retraite d'office. En effet, les Autorités Maritimes, notant en dernier ressort, hésitent toujours à signer une telle proposition.

Le présent projet de loi supprimant cette condition, le Gouvernement pourra donc exercer son droit. Cependant, les officiers conservent des garanties contre l'arbitraire. En particulier, ils ne peuvent être mis à la retraite d'office que sur l'avis d'une commission spéciale (cf. article 9 du décret du 14 novembre 1924) composée du Ministre (ou de son délégué), du Chef d'état-major général, du Directeur Central intéressé et de l'Inspecteur général du corps de l'officier examiné.

S'il s'agit d'une mise à la retraite d'office motivée par raison de santé, c'est l'avis d'une Commission de Santé qui est nécessaire.

*
* *

La troisième question concerne le corps des Ingénieurs des Travaux Maritimes.

Il nous est proposé de modifier les dispositions qui régissent ce corps, d'une part en conférant la qualité d'officier avec les garanties fondamentales attachées à cet état, aux cadres supérieurs du corps, et d'autre part en ouvrant aux Ingénieurs des Directions de Travaux la possibilité d'être intégrés au nouveau corps supérieur créé en vertu de la disposition précédente.

Actuellement, le service des Travaux Maritimes comprend deux corps d'ingénieurs :

— le corps supérieur (ou de direction) constitué par *les Ingénieurs des Travaux Maritimes* qui sont, en fait, des ingénieurs des Ponts et Chaussées placés dans la situation de service détaché et conservent un statut civil ;

— *le corps subalterne* (ou d'exécution) qui comporte des ingénieurs à statut militaire, les Ingénieurs des Directions de Travaux, des Travaux maritimes.

L'un et l'autre de ces corps d'ingénieurs posent des problèmes délicats.

Chez les Ingénieurs des Travaux Maritimes, on constate depuis la Libération une instabilité permanente des effectifs à laquelle on n'a jamais pu porter remède. En effet, ces ingénieurs, anciens élèves de l'école Polytechnique, ne sont liés à la Marine que d'une manière précaire. Ils ne cessent jamais d'appartenir à leur corps d'origine, les Ponts et Chaussées, et peuvent le réintégrer à tout moment sur leur simple demande.

Pour les conserver à son service, la Marine avait bien prévu, lors de la constitution du corps, un certain nombre d'avantages particuliers : indépendamment des avancements résultant des promotions dans leurs corps d'origine, avancement spécial dans la hiérarchie « Marine » plus rapide que dans le corps des Ponts et Chaussées, sans qu'il puisse cependant y avoir plus d'un grade d'écart entre le grade « Marine » et le grade « Ponts et Chaussées » possédé par l'intéressé : allocations spéciales d'indemnités, de nature à compenser l'absence des honoraires que perçoivent les ingénieurs des Ponts et Chaussées, quand ils travaillent au profit des collectivités locales et des établissements publics.

Mais depuis la guerre, cette allocation spéciale compensatrice a été supprimée. De 1948 à 1950, plus de 50 % de l'effectif du corps a réintégré son administration d'origine et il est devenu impossible, depuis, de combler les vacances qui existent par rapport à l'effectif budgétaire. Chaque année, on assiste à deux départs par an, soit 10 % de l'effectif, fait d'autant plus grave que le départ d'un ingénieur qualifié est, dans la meilleure hypothèse, compensée par l'arrivée d'un jeune ingénieur sortant de l'Ecole d'application, dont toute la formation pratique reste à faire.

En ce qui concerne le corps des Ingénieurs des Directions de Travaux, la crise n'est pas moins grave pour deux raisons : d'une part, il est impossible d'intégrer les plus valables d'entre eux dans le corps supérieur, puisque ce dernier est composé de fonctionnaires civils et que les intéressés possèdent le statut militaire, ils partent donc vers des carrières où ils trouvent des perspectives d'avenir qui leur sont refusées à la Marine ; d'autre part, le recrutement s'effectue, pour les deux tiers des effectifs, au niveau d'Ingénieur des Directions de Travaux de 2^e classe, par voie de concours. Mais les derniers concours ont donné des résultats médiocres, car dans le secteur des Travaux Publics, les jeunes gens ayant déjà effectué leur service militaire recherchent des emplois dans des entreprises privées et se détournent de tout concours d'Etat.

Aucune mesure fragmentaire ne paraît de nature à remédier à la crise que traversent le corps des Ingénieurs des Travaux Maritimes et le corps des Ingénieurs des Directions de Travaux, des Travaux Maritimes. Il faut une véritable réforme de structure.

Pour régler le problème concernant le corps des Ingénieurs des Travaux Maritimes, trois solutions sont possibles :

1° Maintien du statut civil, avec amélioration de la rémunération des intéressés, par le rétablissement, après revalorisation au cours actuel, des indemnités forfaitaires compensatrices qui existaient avant guerre ;

2° Militarisation totale du corps, qui serait alors recruté « à la base », en offrant, à la sortie de l'Ecole Polytechnique un certain nombre de places pour des ingénieurs élèves qui iraient ensuite suivre les cours d'une école d'application ;

3° Militarisation partielle du corps au-dessus d'un certain grade, les ingénieurs d'un grade inférieur conservant leur situation d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées, en service détaché.

La première solution a été éliminée, parce que, si elle améliorerait la stabilité des effectifs du cadre supérieur, elle ne réglait en aucune façon le problème de l'intégration dans ce corps des Ingénieurs des Directions des Travaux.

D'autre part, le taux nécessairement élevé des indemnités forfaitaires compensatrices, risquait de ne point rencontrer l'agrément du Ministre des Finances.

Deux raisons ont également conduit à éliminer la seconde solution.

D'une part, du fait que la carrière d'Ingénieur des Travaux Maritimes ne possède pas, pour un élève de l'Ecole Polytechnique, le prestige de celle d'Ingénieur des Ponts et Chaussées, le recrutement à la base du corps militaire conduirait à une « dévaluation » inéluctable par rapport au corps actuel.

D'autre part, le fait que le corps de direction d'un service constructeur important ne serait plus constitué essentiellement par des Ingénieurs des Ponts et Chaussées contredirait expressément le statut du corps national des Ponts et Chaussées, qui précise que les membres de ce corps ont vocation pour occuper tous emplois de leur compétence.

Reste donc la troisième solution, celle que le Gouvernement propose dans le projet qui nous est soumis ; la militarisation partielle du corps, par la création d'un cadre supérieur militaire, à partir du grade d'ingénieur en chef de 2^e classe.

Les jeunes ingénieurs, détachés du corps des Ponts et Chaussées, n'auront pas ainsi à faire un choix brutal. Ils pourront mûrir leur vocation maritime. Ce n'est qu'au moment d'être promus au grade d'ingénieur en chef de 2^e classe, qu'ils auront à opter entre leur retour dans le corps des Ponts et Chaussées et leur admission dans le cadre supérieur des Ingénieurs des Travaux Maritimes. On peut penser que ce nouveau corps militaire « Marine » offrira assez d'attrait pour déterminer le choix de beaucoup. Les avantages attachés au nouveau cadre concerneront principalement la pension. En fait, les Ingénieurs du nouveau corps militaire auront la jouissance d'une pension d'ancienneté beaucoup plus tôt que s'ils restaient dans le corps civil des Ponts et Chaussées.

Du point de vue de l'Etat, la militarisation du cadre supérieur présente un triple avantage ; elle améliorera dans une proportion

appréciable la stabilité des effectifs du corps ; elle permettra au Ministre de procéder à toutes les mutations jugées indispensables avec une souplesse qui lui est actuellement refusée, du fait de l'appartenance des Ingénieurs des Travaux Maritimes à un corps civil, soumis pour une large part au statut de la fonction publique. Enfin, et c'est là le point essentiel, la réforme envisagée permet de résoudre le problème de l'intégration dans le corps supérieur des éléments les plus brillants du corps subalterne et de limiter ainsi le départ de ces éléments vers d'autres carrières extérieures à la Marine.

A cet effet, une disposition spéciale prévoit la possibilité de nommer au choix, dans la proportion de 1/10 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, la qualité du recrutement à la base du corps des Ingénieurs des Directions de Travaux sera considérablement améliorée par la création du grade d'Ingénieur des Directions de Travaux de 3^e classe, création qui résultera des textes prévus dans la quatrième partie du projet de loi soumis à notre examen.

*
* *

Il nous est proposé par ces textes d'apporter une modification aux dispositions statutaires propres au corps des Ingénieurs des Directions de Travaux.

Ainsi que l'indique l'exposé des motifs du projet, « les Ingénieurs des Travaux dépendant des Directions Techniques du Ministère des Armées sont formés dans les Ecoles Techniques Supérieures de chacune de ces directions ».

L'Ecole Nationale d'Ingénieurs des Constructions Aéronautiques est une école civile qui reçoit, en outre de ses élèves civils, les Ingénieurs Militaires des Travaux Aéronautiques de 3^e classe (un galon).

L'Ecole 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 (deux galons).

En revanche, les élèves des Ecoles de la Marine (Ecole Technique Supérieure des Constructions et Armes Navales et Ecole Technique Supérieure des Travaux Maritimes), après trois ans d'études, ne sortent qu'avec le grade de technicien d'études et de fabrications. Ils doivent rester deux 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 (deux galons).

Les Ecoles de la Marine paraissent donc comme pénalisées par rapport aux autres écoles d'enseignement supérieur technique. Cette situation ne correspond nullement à leur niveau et à la valeur de leurs élèves.

Le projet qui nous est soumis permettra de porter remède à ce déséquilibre : dès la sortie de l'Ecole Technique Supérieure des Constructions et Armes Navales ou de l'Ecole Technique Supérieure des Travaux Maritimes, les élèves qui auront obtenu leurs diplômes seront admis dans le corps des Ingénieurs des Directions de Travaux avec le grade, spécialement créé à cet effet, d'Ingénieur des Directions de Travaux de 3^e classe.

La qualité du recrutement du corps sera certainement améliorée en raison des vocations supplémentaires qui se feront jour chez des jeunes gens n'ayant pas encore effectué leur service militaire, en particulier chez des élèves de mathématiques spéciales, qui n'auront pu entrer dans ce qu'il est convenu d'appeler « les grandes écoles ».

*
* *

Nous arrivons maintenant à la cinquième et dernière rubrique du projet de loi : celle qui concerne le recrutement et la formation des Ingénieurs Mécaniciens de la Marine.

Ce corps connaît depuis plusieurs années une crise sérieuse de recrutement et c'est pour y remédier qu'une importante réforme est prévue par les textes que nous examinons.

Actuellement, le recrutement de l'Ecole des Ingénieurs Mécaniciens s'opère :

— sur titres, parmi les élèves diplômés de l'Ecole nationale des Ingénieurs des Arts et Métiers ;

— par concours, parmi les bacheliers mathématiques ou mathématiques-technique, le programme du concours comportant à la fois des épreuves de culture générale et des épreuves de formation technique.

Or, la formation technique des candidats recrutés par concours s'est révélée insuffisante pour leur permettre de suivre avec profit l'Ecole de spécialisation qu'est actuellement l'Ecole des Ingénieurs Mécaniciens.

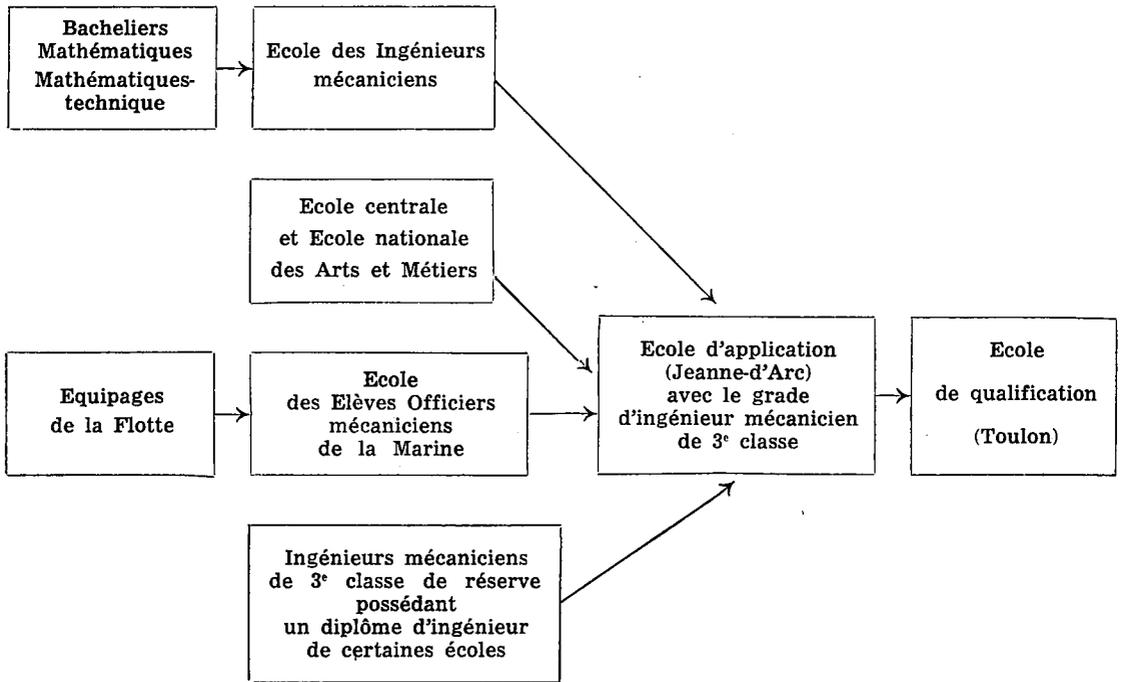
Il vous est proposé de modifier la nature de cette école pour en faire une école de formation générale d'ingénieurs, la spécialisation maritime devant être poursuivie ultérieurement. Le programme d'admission serait amputé des connaissances techniques actuellement exigées et serait à peu près identique à celui du concours d'admission à l'Ecole navale.

Les ingénieurs formés par l'Ecole nationale des Arts et Métiers et par l'Ecole centrale des Arts et Manufactures pourraient également être admis dans le corps, mais sans passer par le stade de l'Ecole des Ingénieurs Mécaniciens. Ils retrouveraient directement à l'Ecole d'Application (actuellement à bord de « la Jeanne d'Arc ») à la fois les élèves ayant satisfait aux examens de sortie de l'Ecole des Ingénieurs Mécaniciens, les élèves ayant satisfait aux examens de sortie de l'Ecole des élèves officiers mécaniciens de la Marine Nationale (issus du rang par concours) et enfin les Ingénieurs Mécaniciens de 3^e classe de réserve proposés pour l'admission dans le cadre actif.

Les uns comme les autres seront nommés Ingénieurs Mécaniciens de 3^e classe et prendront rang dans un ordre qui sera déterminé par les dispositions prévues par la nouvelle rédaction de l'article 40 de la loi du 4 mars 1929, portant organisation des différents corps d'officiers de l'armée de mer et du corps des équipages de la flotte.

Ainsi, l'éventail du recrutement sera aussi largement ouvert que possible, puisque les Ingénieurs Mécaniciens proviendront soit de l'enseignement secondaire, après accès à l'Ecole des Ingénieurs Mécaniciens, soit de certaines grandes écoles (Centrale, Arts et Métiers), soit des Equipages de la Flotte, soit des Ingénieurs Mécaniciens de réserve.

Le schéma suivant donnera une idée des possibilités ainsi offertes pour le recrutement des Ingénieurs Mécaniciens de la Marine.



*
* *

Mesdames, Messieurs, votre Commission ne méconnaît pas le caractère à la fois aride et discontinu du présent rapport. Comme il a été indiqué en préambule, cela tient au fait que les problèmes que le Gouvernement a voulu résoudre en déposant le projet de loi n° 151, ne présentaient pas entre eux de lien logique et qu'ils étaient les uns et les autres des problèmes techniques.

Les réformes proposées nous paraissent apporter des solutions correctes à des questions qui sur des points particuliers, mais non négligeables, intéressent l'avenir de notre Marine Nationale.

C'est pourquoi le Sénat, qui dans le passé fut toujours vigilant dans la défense et le développement de la Marine Nationale aura à cœur de donner son accord aux mesures envisagées par le Gouvernement.

Votre Commission vous propose donc d'adopter sans modification le projet de loi présenté par le Gouvernement, dont le texte est ainsi conçu :

PROJET DE LOI

(Texte présenté par le Gouvernement.)

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.**

« Art. 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.

« Art. 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.

« Art. 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.