

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 14 novembre 1961.

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1962, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

**EXAMEN DES CREDITS
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES**

ANNEXE N° 39

ARMEES

Section Marine.

Rapporteur spécial : M. Antoine COURRIÈRE

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1^{re} législ.) : 1436 et annexes, 1445 (annexe 43), 1498 et in-8° 331.

Sénat : 52 (1961-1962).

SOMMAIRE

	Pages.
INTRODUCTION	3
I. — Structure du projet de budget de 1962.....	4
A. — Dépenses de fonctionnement.....	6
B. — Dépenses d'équipement.....	7
II. — Situation actuelle des constructions neuves de la flotte et des fabrications de matériel pour l'aéronautique navale.....	10
A. — Situation de la flotte.....	10
B. — Plan de charge des arsenaux.....	14
C. — Situation des fabrications de l'aéronautique navale.....	16
III. — Analyse des crédits proposés.....	18
A. — Dépenses de fonctionnement.....	18
1° Personnels	18
2° Matériel	22
3° Autres dépenses de fonctionnement.....	23
B. — Dépenses d'équipement.....	24
1° Etudes, recherches et prototypes.....	24
2° Investissements techniques et industriels.....	24
3° Fabrications	25
4° Infrastructure	27
Conclusions	29

INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

Les grandes lignes de la politique de la Marine en matière de constructions navales et de constructions aéronautiques sont en grande partie liées jusqu'en 1965 par la loi-programme relative à certains équipements militaires du 8 décembre 1960.

Néanmoins, l'examen du projet de budget de la Section Marine soulève diverses remarques que je soumets à votre attention.

Ces remarques ont trait plus particulièrement aux problèmes suivants :

1° Quelle est la part donnée aux dépenses de la Marine dans le cadre de l'ensemble des dépenses des Forces Armées et dans le cadre du revenu national ? Quelle est la proportion entre les dépenses de fonctionnement et d'équipement ?

2° Compte tenu des budgets passés et du projet de budget qui vous est présenté, quelle est la situation de nos forces aéronavales actuellement et dans un proche avenir ?

3° Le montant des crédits prévus au projet de budget pour 1962 permettra-t-il d'assurer le plein emploi de la main-d'œuvre de nos arsenaux ?

I. — STRUCTURE DU PROJET DE BUDGET DE 1962

Le montant global des crédits de paiement prévus pour la Section Marine s'élève à 2.565,1 millions de nouveaux francs, celui des autorisations de programme à 986,2 millions de nouveaux francs, ainsi qu'il ressort du tableau suivant :

	BUDGET 1961 initial.	BUDGET 1961 rectifié par le collectif de juillet.	BUDGET 1962		TOTAL
			Services votés.	Autorisations nouvelles.	
<i>Autorisations de programme nouvelles.</i>					
Titre III.....	50	53,3	»	55	55
Titre V.....	(1) 1.357,5	1.695,4	»	(2) 930,9	930,9
Total	1.382,5	1.748,7	»	985,9	985,9
<i>Crédits de paiement.</i>					
Dépenses de fonctionnement (titre III).....	1.444,8	1.461,1	1.472,6	43	1.515,6
Dépenses d'interventions pu- bliques (titre IV).....	0,5	0,5	0,5	»	0,5
Dépenses d'équipement (titre V)	1.027,5	1.095,4	860,9	188,2	1.049,1
Total	2.472,8	2.557	2.334	231,2	2.565,2

(1) Dont 700 millions de nouveaux francs au titre de la loi-programme se décomposant en 610 millions au titre des fabrications d'appareils de combat de l'Aéronautique navale et 90 millions au titre des constructions neuves de la flotte.

(2) Dont 210 millions de nouveaux francs au titre de la loi-programme au titre des constructions neuves de la flotte.

La comparaison du projet de budget de 1962 doit s'effectuer non seulement avec le budget initial de 1961, mais aussi avec ce budget complété par le collectif voté le 29 juillet dernier, en raison de l'importance que ce collectif a revêtu pour la Marine.

Les différences entre les deux budgets 1961 et 1962 s'analysent de la façon suivante :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
<i>Avec le budget initial de 1961 :</i>		
— Fonctionnement	+ 5	+ 70,8
— Equipement	— 426,5	+ 21,6
Total	— 421,5	+ 92,4
<i>Avec le budget modifié par le collectif voté en juillet 1961 :</i>		
— Fonctionnement	+ 1,7	+ 54,6
— Equipement	— 764,5	— 46,4
Total	— 762,8	+ 8,2

Le projet de budget de 1962 accuse donc une nette réduction pour les autorisations de programme, soit de l'ordre de 31 % par rapport au budget initial de 1961, et même de 56 % par rapport à ce dernier budget rectifié par le collectif de juillet dernier.

Les crédits de paiement sont en hausse de 3,7 % par rapport au budget initial, et seulement de 0,3 % par rapport au budget rectifié par le collectif.

Dans le cadre du budget des Armées, la part des crédits de la section Marine est de 14,84 %, alors que cette proportion est de 25 % en Grande-Bretagne et de 30 % aux Etats-Unis.

En 1961, par rapport à l'ensemble des charges définitives de l'Etat, la charge du budget de la Marine s'établissait à 3,70 %, la charge totale du budget des Forces armées représentant 24,2 %.

En 1962, ces mêmes charges ne représentent plus respectivement que 3,41 % et 23 %.

Cette réduction qui, en ce qui concerne le budget de la Marine, porte essentiellement sur les dépenses d'équipement, vient donc accroître davantage en 1962 le déséquilibre entre ces dépenses d'équipement et les dépenses de fonctionnement, alors qu'il avait été érigé en principe, il y a quelques années, que ces deux séries de dépenses devaient être approximativement égales.

C'est ainsi que la part des dépenses de fonctionnement, qui s'élevait à 53,7 % en 1960 et à 58,6 % en 1961, atteindra 59,1 % en 1962, tandis que la part des dépenses d'équipement s'abaisse de 46,2 % en 1960 à 40,9 % en 1962.

Compte tenu de ces considérations, il est utile d'examiner séparément l'évolution des dépenses de fonctionnement et des dépenses d'équipement de 1961 à 1962 :

A. — Dépenses de fonctionnement (Titre III).

Les dépenses de fonctionnement prévues en 1962 sont en augmentation de 4,8 % par rapport au budget initial de 1961, mais seulement de 3 % par rapport au budget rectifié par la loi rectificative votée en juillet dernier, ainsi que l'indique le tableau suivant pour les grandes masses :

	BUDGET initial de 1961.	BUDGET rectifié par le collectif de juillet.	PROJET de budget 1962.	DIFFERENCES	
				avec le budget initial.	avec le budget rectifié.
<i>Personnels.</i>					
Rémunérations, charges sociales et entretien.....	1.067,3	1.074,1	1.106,6	+ 39,3	+ 32,5
<i>Matériels.</i>					
Matériel flotte.....	159,6	160,4	169,7	+ 10,1	+ 9,3
Aéronautique navale.....	49,9	53,2	49,9	»	— 3,3
Autres chapitres.....	168	173,4	189,4	+ 21,4	+ 16
Totaux	1.444,8	1.461,1	1.515,6	+ 70,8	+ 54,5

Ces légères majorations ne compensent pas l'incidence complète des variations de prix survenues depuis le 1^{er} janvier 1961, soit environ 5 %, ainsi que la répercussion des mesures nouvelles, dont les principales sont les suivantes :

— prise en charge en année pleine des majorations de soldes et de salaires survenues en 1961 ;

— léger réajustement des crédits de frais de déplacement et d'entretien du matériel ;

— participation de 20 % aux frais de fonctionnement du bataillon de marins-pompiers de Marseille.

En revanche, il est noté une réduction de dépenses résultant, soit de la réorganisation du Ministère des Armées, qui a entraîné un certain nombre de transferts de crédits à la Section Commune, soit des économies réalisées à la suite du repli des bases du Maroc, particulièrement sur le plan des rémunérations.

B. — Dépenses d'équipement (Titre V).

La réduction des autorisations de programme prévues au budget de 1962 par rapport à celles accordées en 1961 s'analyse différemment suivant que la comparaison est effectuée avec le budget initial de 1961 ou avec le budget rectifié par le collectif voté en juillet dernier, soit par grandes masses :

Autorisations de programme.

	BUDGET initial de 1961.	BUDGET rectifié par le collectif de juillet.	PROJET de budget pour 1962.	DIFFERENCES	
				avec le budget initial de 1961.	avec le budget rectifié.
Etudes et recherches.....	80	84,1	79,2	— 0,8	— 4,9
Investissements techniques....	39	40,4	38,7	— 0,3	— 1,7
Fabrications :					
— Constructions navales...	315	600,8	475,9	+ 161	— 124,9
— Matériel de série aéro...	660	680,6	73,6	— 586,4	— 607
— Munitions	130	136,3	130	»	— 6,3
Autres fabrications.....	67	69	66	— 1	— 3
Infrastructure	66,5	84,2	67,5	+ 1	— 16,7
Totaux	1.357,5	1.695,4	930,9	— 426,5	— 764,5

Deux remarques sont à faire concernant la réduction importante du montant des autorisations de programme dans le projet de budget de 1962 :

1° La diminution des autorisations de programme concernant les fabrications aéronautiques a pour origine essentielle le fait qu'aucune commande d'avions de combat n'est prévue en 1962, alors qu'en 1961 une autorisation de programme de 460 millions de nouveaux francs avait été inscrite au titre de la première tranche de l'avion *Nato* « Bréguet Atlantique ».

Par contre, en ce qui concerne les constructions navales, le budget de 1962 comprend une petite tranche de constructions neuves, au titre de la loi-programme, de 210 millions de nouveaux francs, au lieu de 90 millions de nouveaux francs en 1961.

2° La réduction plus importante des autorisations de programme qui apparaît dans la comparaison avec le budget rectifié par le collectif est due au fait que ce collectif a accordé une autorisation spéciale de 270 millions de nouveaux francs pour l'acquisition de trois équipements d'engins « Tartar » aux Etats-Unis, mais aussi au fait que ce même collectif a admis une revalorisation économique des programmes par la prise en charge des hausses de prix survenues en 1960 et ayant eu une incidence sur les autorisations de programme votées en 1960 et 1961.

Ces deux décisions ont évidemment des répercussions sur le budget de 1962 et les suivants.

La même observation est à faire en ce qui concerne les crédits de paiement, soit :

Crédits de paiement.

	BUDGET initial.	BUDGET rectifié par le collectif.	PROJET de budget 1962.	DIFFERENCES	
				Avec le budget initial.	Avec le budget rectifié.
Etudes et recherches.....	58	62,1	64,9	+ 6,9	+ 2,8
Investissements techniques....	40,5	42,2	38,7	— 1,8	— 3,5
Fabrications :					
— Constructions navales....	424	481,8	459,5	+ 35,5	— 22,3
— Matériel de série aéro..	241	241	224	— 17	— 17
— Munitions	130	130	125	— 5	— 5
Autres fabrications.....	64,5	65,9	65	+ 0,5	— 0,9
Infrastructure	69,5	72,5	72	+ 2,5	— 0,5
Totaux	1.027,5	1.095,4	1.049,1	+ 21,6	— 46,4

La réduction sensible des crédits par rapport au budget rectifié en juillet est due à la fois au fait que le collectif a pris en charge diverses dépenses nouvelles, mais aussi qu'il a procédé, comme pour les autorisations de programme, à une réévaluation économique des crédits d'équipement.

Alors que vis-à-vis du budget initial de 1961 la majoration des crédits de paiement est à peine de 2 % malgré les hausses de prix, vis-à-vis du budget rectifié par le collectif on constate en effet, non pas une hausse, mais une réduction des crédits de l'ordre de 4,5 %.

Il est vrai, par contre, que l'abattement de 14 millions de nouveaux francs qui était inscrit au budget de 1961 au titre du produit des ventes de vieux matériels ne figure plus au budget de 1962, conformément d'ailleurs au vœu formulé par votre Commission lors de l'examen des budgets précédents.

Le produit des cessions et aliénations viendra donc s'ajouter aux crédits alloués dans les limites fixées par le Ministre des Finances.

En définitive, on peut estimer que le projet de budget qui vous est présenté marque un léger, mais indéniable recul, sur le budget précédent.

Comme je l'ai signalé l'an dernier, la consommation des crédits par les divers services de la Marine a continué à être dans l'ensemble satisfaisant ; les reports de crédits de 1960 à 1961 ont été du même ordre que de 1959 à 1960, soit environ 4,5 %, sous la réserve toutefois des crédits votés lors du collectif de décembre 1960 et qui n'ont évidemment pu être dépensés avant la fin de cette dernière année.

Toutefois, ce pourcentage s'élèvera sensiblement en fin 1961 du fait d'un certain retard dans la fabrication du matériel d'aéronautique.

En raison de la répercussion de ce retard dans les livraisons d'appareils à attendre en 1962, les crédits de paiement relatifs aux fabrications aéronautiques ont été réduits de 50 millions de nouveaux francs sur les plans initiaux de planification.

II. — SITUATION ACTUELLE DES CONSTRUCTIONS NEUVES DE LA FLOTTE ET DES FABRICATIONS DE MATERIEL POUR L'AERONAUTIQUE NAVALE.

Avant d'apprécier, chapitre par chapitre, l'incidence que pourra avoir le projet de budget sur l'activité et l'avenir de la Marine, il convient, semble-t-il, d'apporter des précisions sur la situation de la Flotte et de l'Aéronautique navale dans les prochaines années, compte tenu de l'importance des constructions et fabrications en cours, ainsi que sur le plan de charge des arsenaux.

A. — Situation de la Flotte.

Au 1^{er} octobre 1961, la situation de la Flotte *en service* était la suivante (en tonnes) :

	NOMBRE de bâtiments.	BATIMENTS armés.	BATIMENTS en réserve.	TOTAL
<i>Bâtiments de combat.</i>				
1. — Grands bâtiments :				
Porte-avions	2	25.000	»	25.000
Croiseur d'escadre.....	3	24.000	»	24.000
2. — Escorteurs (de toute classe)	71	91.490	9.250	100.740
3. — Dragueurs et baliseurs..	104	27.045	11.240	38.285
4. — Sous-marins	17	14.430	»	14.430
5. — Patrouilleurs	12	1.310	»	1.310
<i>Autres bâtiments.</i>				
1. — Bâtiments et chalands de débarquement.....	16	13.850	»	13.850
2. — Bâtiments auxiliaires...	15	42.412	800	43.212
	240	239.539	21.290	260.827

Au cours du quatrième trimestre 1961, 23.650 tonnes entreront en service (dont le porte-avions *Clemenceau* de 22.000 tonnes) tandis que 2.550 tonnes seront rayées de la Flotte.

Au 1^{er} janvier 1962, le tonnage de la Flotte sera donc de 281.927 tonnes au lieu de 266.660 tonnes au 1^{er} janvier 1961.

Au cours de 1962, on peut prévoir que 11.900 tonnes entreront en service, dont l'escorteur d'escadre *La Galissonnière* et six sous-marins de 700 tonnes, mais que 11.370 tonnes seront rayées de la Flotte.

Au 31 décembre 1952, le tonnage total de la flotte sera en définitive de 282.457 tonnes, tonnage très en dessous de celui de 360.000 tonnes qui avait été considéré officiellement en 1955 comme indispensable pour permettre à la Marine de remplir ses obligations aussi bien sur le plan O. T. A. N. que sur le plan national ou de la défense de la Communauté.

L'achèvement des bâtiments de combat actuellement en chantier est évidemment lié aux problèmes techniques et aux difficultés budgétaires de financement, qui ont déjà, dans les dernières années, allongé considérablement les délais de construction.

Le porte-avions *Foch* (tranche 1955) sera présenté en recette en 1962 et est prévu pour entrer en service en fin 1963 ; le porte-hélicoptères *La Résolue*, qui doit remplacer *La Jeanne-d'Arc* (tranche 1957), sera présenté en recette en 1963 et doit normalement entrer en service en 1964.

Sur les huit avisos escorteurs des tranches 1955 à 1957, six entreront en service de 1962 à fin 1964, mais l'achèvement des deux autres risque d'être considérablement retardé par les difficultés rencontrées pour la mise au point de leurs appareils propulsifs à turbines à gaz nouveau type Pescara.

Les neuf sous-marins de 700 tonnes en construction, dont les deux de la tranche de 1961, seront entièrement en service de 1962 à 1964.

En dehors de ce programme de construction en cours, qui, pour la plupart, appartiennent à des tranches anciennes, il ne reste actuellement autorisé à mettre en chantier, au titre des bâtiments de combat, qu'un seul bâtiment, la première frégate lance-engins de 4.400 tonnes de la tranche 1960.

A part le sous-marin atomique, dont la mise en chantier est prévue en principe en 1964, seule doit être autorisée dans les budgets des trois années à venir, c'est-à-dire en 1962, 1963 et 1964, et conformément à la loi-programme, la construction de deux autres frégates lance-engins (dont l'une figure au budget de 1962 et l'autre le sera au budget de 1963).

En fait, la modicité du tonnage des bâtiments de combat de type conventionnel à mettre en chantier d'ici trois ans est évidemment liée à l'impasse créée par le coût si élevé du sous-marin à propulsion nucléaire, porteur d'engins type Polaris.

La construction de ce sous-marin, destiné plus à la haute stratégie à l'échelon gouvernemental qu'à l'exécution des tâches multiples de la Marine, ne doit pas faire oublier la nécessité de maintenir des forces navales conventionnelles qui assurent à la Nation son indépendance dans les opérations d'intervention ou de protection des communications.

Plusieurs remarques s'imposent à ce sujet :

1° La réalisation du sous-marin atomique pose deux problèmes, l'un concernant sa propulsion, l'autre sa dotation d'engins stratégiques.

Sur le premier point, la construction du réacteur expérimental à terre, qui est entreprise à Cadarache, n'entraînerait pas, semble-t-il, de difficultés majeures.

A ce point de vue, si la mise en chantier de la coque du sous-marin à Cherbourg peut être prévue effectivement au début de 1964, conformément d'ailleurs à la loi-programme, il apparaît souhaitable, pour gagner du temps, que les crédits nécessaires à la constitution même des approvisionnements indispensables à la mise en chantier soient inscrits dans le budget de 1963.

Une décision est à prendre à ce point de vue.

Sur le second point, en ce qui concerne l'engin naval, sa réalisation en synchronisme avec le sous-marin lui-même dépend du financement des études nécessaires sur les crédits spéciaux qui figurent à la Section Commune, et surtout du choix qui s'imposera à bref délai dans la priorité à donner soit à l'engin stratégique terrestre, soit à l'engin stratégique naval.

Si la priorité n'était pas donnée à l'engin naval, l'achèvement du sous-marin serait inévitablement retardé, l'engin n'étant pas à son rendez-vous ni avec la réalisation de la propulsion atomique sous-marine ni avec l'achèvement de la coque du sous-marin.

D'autre part, le principe de l'utilisation d'une plate-forme expérimentale a été reconnue indispensable pour résoudre les problèmes spécifiques du lancement de l'engin à partir d'une plate-forme sous-marine ; mais, bien que le financement de cette opération, conformément à la loi-programme, ait été prévu au budget

de 1961, le choix n'est pas actuellement encore fait parmi les diverses solutions possibles pour cette plate-forme (utilisation après adaptation de la coque du Q. 244, caisson expérimental).

Or, les caractéristiques de la coque du sous-marin définitif sont évidemment tributaires des renseignements susceptibles d'être obtenus lors des expériences réalisées sur cette plate-forme.

Tout retard nouveau dans le choix de la solution à prendre risquerait donc d'avoir une répercussion sur la date prévue de mise en chantier du sous-marin.

2° La mise en service du porte-avions *Clemenceau*, suivie dans deux ans du *Foch*, ne viendra pas augmenter le nombre de nos porte-avions en service, du fait qu'à côté du *La Fayette*, qui n'est déjà plus opérationnel, l'*Arromanches* sera bientôt hors d'âge et non adapté aux avions modernes.

Or, la présence de deux seuls porte-avions pour assurer toutes les missions qui leur incombent, missions qui risquent de s'accroître du fait de la disparition possible des bases d'outre-mer, est insuffisante si l'on considère les indisponibilités périodiques et inévitables de ces bâtiments.

Je me bornerai à rappeler sur ce point l'avis formulé par l'éminent spécialiste de la guerre aéronavale que fut l'amiral Barjot, qui, à maintes reprises, dans des ouvrages, a souligné que l'emploi de trois porte-avions était indispensable, deux étant opérationnels, le troisième étant en grand carénage ou en grandes réparations.

Etant donné les longs délais que représente la construction d'un bâtiment de ce type, votre Rapporteur souhaite vivement que l'autorisation de programme nécessaire soit inscrite à la prochaine loi-programme pour que la mise en chantier d'un nouveau bâtiment, adapté aux nouvelles techniques aéronautiques, puisse intervenir en 1965.

L'exemple de la Grande-Bretagne, qui dispose de quatre porte-avions opérationnels, dont un en carénage, est à ce point de vue probant.

3° Toute force conventionnelle nécessite des escorteurs munis d'engins anti-aériens ou anti-sous-marins, soit pour la protection des porte-avions, soit des convois maritimes.

Or, en dehors de l'escorteur d'escadre *La Galissonnière*, qui n'est pas encore entré en service, et également des avisos escorteurs destinés à la défense de nos intérêts outre-mer, la construction de la plupart des bâtiments de ce type remonte de 1951 à 1955.

D'ici quelques années, il sera donc indispensable de prévoir leur remplacement progressif.

4° En dehors de la loi-programme, un certain nombre de constructions de bâtiments annexes sont prévus annuellement (bâtiments de débarquement, pétroliers, bâtiments logistiques, soit pour le réapprovisionnement, soit pour l'entretien des forces navales à la mer).

La constitution de cette flotte auxiliaire apparaît d'autant plus importante que les circonstances politiques actuelles viennent de plus en plus diminuer l'intérêt des bases lointaines ; cette flotte auxiliaire devrait même se voir utilement doter de bâtiments de transport en vue de permettre l'acheminement rapide de nos forces d'intervention outre-mer.

5° La garantie d'une politique de continuité dans nos programmes de constructions navales est enfin indispensable pour apaiser le doute qui ne manque pas de se faire jour dans l'esprit de nos jeunes officiers, doute dont l'écho se retrouve dans le nombre encore limité des candidats à l'Ecole navale et à l'Ecole des ingénieurs mécaniciens, qui, au total, n'ont pas dépassé cette année 250 pour une centaine de places.

B. — Plan de charge des arsenaux.

La réduction du tonnage des constructions neuves pour la Flotte se répercute sur le plan de charge des arsenaux ; c'est d'ailleurs là un problème évoqué depuis quelques années.

En dehors du cas de Toulon, qui constitue essentiellement un port spécialisé dans les réparations et dont le programme de travaux, lié à l'activité de l'escadre en Méditerranée, reste permanent, une rupture d'activité est-elle à craindre dans les autres ports ?

Le plan de charge des arsenaux de Brest et de Lorient, qui, en plus de leur programme de constructions neuves et de grosses refontes, soit en bâtiments de combat, soit en bâtiments annexes, disposent maintenant de plusieurs chaînes de réparation de bâtiments, apparaît être pleinement assuré jusqu'en fin 1963. La question du plein emploi apparaît d'ailleurs devoir se poser avec plus d'acuité en 1964 à Lorient qu'à Brest.

En ce qui concerne l'arsenal de Cherbourg, la charge constituée par les bâtiments actuellement en construction ou en refonte (derniers sous-marins classiques, refonte du pétrolier *Saône*, bâtiments de servitude) accusera un fléchissement dès la fin de 1962.

Le plan de charge ultérieur de cet arsenal dépendra en grande partie des décisions qui seront prises en ce qui concerne la mise en chantier du premier sous-marin atomique lanceur-d'engins, et plus immédiatement, les études, expérimentations et mises au point qui s'y rattachent.

Toutefois, il est nécessaire de préciser que la seule construction d'un sous-marin atomique risque de ne pas assurer le plein emploi de l'ensemble de la main-d'œuvre industrielle de l'arsenal, car, en dehors des travaux de coque, la plupart des éléments constituant ce navire seront du ressort soit d'autres établissements de la Marine telles qu'Indret, soit de l'industrie privée.

Une inquiétude se fait donc indéniablement jour au sein des populations ouvrières de nos ports militaires du Nord sur l'avenir qui leur est réservé, malgré les mesures prises pour leur assurer le maximum d'activité.

En effet, alors que traditionnellement de 30 à 50 % des constructions neuves étaient, il y a peu d'années encore, réservées aux chantiers privés, actuellement le tonnage construit dans nos arsenaux militaires représente 95 % des constructions ; cette proportion atteindra d'ici un an près de 100 %, après l'achèvement des trois derniers sous-marins dont la construction était encore assurée dans l'industrie privée.

La Marine elle-même fait donc flèche de tout bois pour assurer le plein emploi de sa main-d'œuvre.

L'activité de nos arsenaux d'outre-mer peut se résumer de la façon suivante :

Le port de Mers-el-Kébir voit son activité maintenue du fait de son programme de réparations portant particulièrement sur les bâtiments ayant la charge de la surveillance côtière et du montage de torpilles au centre de fabrication de Santa-Cruz.

Si l'arsenal de Dakar, avec son effectif réduit de 347 ouvriers de la D. C. A. N., ne fait qu'assurer l'entretien des quelques unités qui sont basées en Afrique occidentale, le port de Diego-Suarez, avec son effectif de 803 ouvriers des Constructions et Armes navales, effectue, en plus de l'entretien courant, les grands carénages des bâtiments stationnés dans ce port ainsi que des travaux de reconversion pour l'économie de l'île, travaux qui ont atteint 32 % de l'activité globale en 1960.

Etant donné la conjoncture actuelle, l'activité de l'arsenal de Sidi-Abdallah, à Bizerte, se trouve considérablement réduite ; aucun grand carénage n'est prévu ; l'arsenal continue seulement à assurer l'entretien courant des quelques petits bâtiments de guerre et de servitude qui y resteront basés.

Les travaux pour le secteur privé, qui s'étaient développés dans les premiers mois de 1961, sont en nette régression depuis juillet 1961.

Le nombre des ouvriers mutés de Bizerte entre le 1^{er} juin et le 1^{er} octobre 1961 a été de 137 ; à ce chiffre, il y a lieu d'ajouter 150 départs volontaires non suivis de remplacement.

Bien que l'effectif de la D. C. A. N. de Sidi-Abdallah ne comprenait plus au 1^{er} septembre dernier que 967 ouvriers, on peut prévoir d'ici le 1^{er} janvier 1962, pour l'ensemble des directions, de nouvelles mutations ou départs volontaires.

Il est nécessaire de préciser que la réalisation de cette diminution d'effectif est liée à la fois aux possibilités de déménagement, les ouvriers ne désirant pas quitter ce port sans leur mobilier, et aux nécessités militaires locales dans le cadre des instructions du Gouvernement.

C. — Situation des fabrications de l'Aéronautique navale.

Au cours de 1962, les derniers appareils « Alizé » pour la lutte anti-sous-marine seront mis en service, bien qu'il y ait lieu de faire remarquer que le programme initial, qui avait été de 100 appareils, s'est trouvé réduit à 75 avions en raison de l'insuffisance des crédits alloués.

Les premières séries d'avions d'assaut « Etendard IV » seront livrées au cours de 1962, le reste en 1963 ; le lancement de la deuxième tranche a pu s'effectuer normalement, assurant l'enchaînement des fabrications.

Comme pour les « Alizé », il y a lieu toutefois de noter que les autorisations de programme ouvertes ne permettent que la fabrication de 90 appareils au lieu de 100 prévus ; un complément d'autorisations de programme sera indispensable.

Le déroulement du programme de fabrication du « Bréguet 1150 Atlantique », pour la lutte anti-sous-marine à terre, a subi un retard en raison des difficultés de financement ; une partie des paiements prévus en 1961 interviendront donc en 1962.

La livraison des hélicoptères H. S. S. suit son cours, en attendant ultérieurement celle des « Frelons ».

Toutefois, il est utile d'indiquer que le potentiel des chasseurs tous temps « Aquilon », qui datent d'un programme lancé en 1953, diminuera rapidement à partir de 1963, les appareils d'assaut « Etendard IV » n'étant pas appelés aux mêmes missions.

Etant donné les délais très longs nécessaires pour le démarrage de la fabrication d'une chaîne d'appareils modernes, la question du remplacement de ces appareils se pose donc, à moins que, du fait du développement de la technique moderne, l'appareil de chasse soit détrôné au profit de l'engin.

En ce qui concerne la satisfaction des besoins en avions de lutte anti-sous-marine, basés à terre, le nombre d'appareils, soit « Neptune », soit « Marlin », est insuffisant par rapport aux recommandations de l'O. T. A. N. ; il faut attendre la mise en service des premiers « Bréguet Atlantique » pour combler le déficit.

III. — ANALYSE DES CREDITS PROPOSES

A la suite des considérations générales qui viennent d'être exposées, il est nécessaire d'analyser, chapitre par chapitre, le contenu du projet de budget ainsi que les conséquences qui en résulteront pour l'activité des Forces Aéronavales et les Services de la Marine.

A. — Dépenses de fonctionnement (Titre III).

1° PERSONNELS

Personnels militaires.

Le total des effectifs militaires prévus au projet de budget de 1962, à la date du 31 décembre 1962, sera sensiblement le même qu'en 1961, soit 79.347 officiers, officiers mariniers et marins, au lieu de 79.510 au 31 décembre 1961 (1).

Parmi les mesures nouvelles, il est noté la création de 10 emplois d'officiers d'administration gagés par la suppression de 17 emplois de secrétaires administratifs, provoquée par les difficultés de recrutement de ce dernier corps administratif.

Les crédits nécessaires à l'application des mesures déjà prises ou prévues en 1952 au titre de l'amélioration de la condition militaire, qui se traduisent d'une part par le relèvement des indices, commun à toutes les armées, d'autre part, par une accélération de la carrière des officiers mariniers et des quartiers-mâîtres (2° phase), sont inscrits à la Section Commune et ne seront répartis qu'au cours de l'année.

Deux observations sont cependant à faire concernant le relèvement des indices et l'avancement du personnel non officier.

(1) Total des effectifs militaires, y compris ceux inscrits au titre de la Section Commune.

Amélioration de la condition militaire des ingénieurs de direction de travaux.

Les ingénieurs de direction de travaux de la Marine, qui comprennent au total 980 officiers, et constituent l'armature de l'encadrement de nos arsenaux, n'ont pas encore bénéficié des mesures de revalorisation des indices prises en faveur des officiers des armes.

Lors du collectif voté en juillet dernier, M. le Secrétaire d'Etat aux Finances avait cependant pris l'engagement d'assurer à ce personnel les mêmes indices de fin de carrière que les autres officiers, et en particulier que les officiers d'administration et les officiers des équipages. Or, cet engagement n'a pas été tenu.

Durant la discussion du budget devant l'Assemblée Nationale, M. le Ministre des Armées, en présence de M. le Secrétaire d'Etat aux Finances, a, en effet, indiqué que l'alignement des indices de fin de carrière des ingénieurs de direction de travaux sur ceux des officiers des armes ne pouvait pratiquement pas être envisagé du fait de l'assimilation de ce corps d'ingénieurs militaires à celui des ingénieurs des travaux publics de l'Etat, qui, eux, perçoivent des honoraires substantiels versés par les collectivités publiques. Il proposait donc le compromis suivant : les indices de fin de carrière des I. D. T. resteraient inférieurs à ceux des officiers des armes, mais ces ingénieurs bénéficieraient d'une indemnité compensatrice.

Votre Commission s'est penchée sur ce problème et a estimé que ce compromis ne pouvait être accepté.

Il n'est en effet pas possible d'admettre, au sein de nos arsenaux, des échelles d'indices différents entre les officiers des armes, qui comprennent les officiers d'équipages, ou les officiers d'administration, et les ingénieurs de direction de travaux, qui ont le même statut militaire, avec les mêmes sujétions et qui détiennent même parfois dans les ports de véritables postes de direction, ayant autorité sur des officiers d'administration.

Admettre cette dissociation d'indices conduirait à donner l'impression à ces ingénieurs militaires d'être considérés comme un corps d'officiers de second plan, ce qui n'est pas le cas.

Les conséquences d'une telle disparité provoqueraient rapidement un découragement dans ce corps de techniciens d'élite et inévitablement des départs vers l'industrie privée.

Votre Commission a donc proposé, en vue d'obtenir du Gouvernement satisfaction sur ce point, de supprimer du titre III les crédits afférents aux chapitres 31-11, Soldes et indemnités des officiers des armes et services, et 31-13, Soldes et indemnités des personnels militaires des constructions et armes navales.

Mais du fait que l'Assemblée Nationale a déjà retranché du titre III du budget du Ministère des Armées les crédits relatifs aux mesures nouvelles, l'amendement proposé conduit à supprimer du titre III de la Section Marine le montant des crédits relatifs aux services votés des chapitres 31-11 et 31-13, soit 98.502.112 NF.

Avancement du personnel non officier.

La trop grande lenteur dans l'avancement des différents grades d'officiers marinières par rapport aux sous-officiers des armées de terre et de l'air est chaque année évoquée dans les rapports et à la tribune.

En moyenne, il faut près de huit ans pour un quartier-maître, c'est-à-dire un caporal, pour accéder au grade de second maître, soit sergent.

De même, le second maître devra en moyenne attendre plus de sept ans pour accéder au grade de maître (sergent-major).

Cette lenteur est la rançon d'une armée de métier que constitue la Marine, composée essentiellement d'engagés et de rengagés, et qu'il est difficile de mettre sur le même plan que les deux autres armes.

Les mesures partielles votées au dernier budget pour remédier à cette injustice ont permis d'améliorer légèrement la carrière des maîtres principaux et des premiers maîtres, mais n'ont pas suffi à enrayer la tendance à l'augmentation de l'ancienneté moyenne dans le grade de second maître.

L'application de la deuxième phase du plan, qui doit intervenir en 1962, laisse espérer une amélioration de carrière pour l'ensemble des grades d'officiers marinières, amélioration qu'il sera probablement nécessaire de poursuivre dans les années à venir.

Cependant, il est à noter que la situation des engagements est satisfaisante, malgré l'augmentation du nombre de places offertes ; il en est de même pour les rengagements, dont j'avais souligné l'insuffisance l'année dernière.

Toutefois, la situation reste critique pour les candidats à l'engagement et au rengagement des spécialités du groupe Electricité-Radios et de l'Aéronautique, qui exigent une culture générale plus élevée et que les hauts salaires du secteur privé attirent plus particulièrement.

Enfin, il m'a été signalé que pour permettre une accélération de l'avancement des meilleurs éléments, beaucoup d'officiers mariniers ou de quartiers-maîtres ayant de dix à quinze ans de service, se voyaient refuser leur rengagement ou leur admission dans le cadre de Maistrance et se trouvaient de ce fait brutalement astreints à se débrouiller dans le secteur privé, sans évidemment bénéficier d'une retraite proportionnelle.

J'admets volontiers que tous les officiers mariniers de carrière ne pourraient être admis dans le cadre de Maistrance sans créer un embouteillage dans les cadres supérieurs.

Cependant, je recommanderai que les rengagements soient admis autant que possible jusqu'à quinze ans de service, de manière à assurer à ces sous-officiers le bénéfice de la retraite proportionnelle.

Sinon, il appartient à la Marine de prendre ses dispositions pour assurer dans les meilleures conditions le recasement des officiers mariniers, non admis à rengager, dans la vie civile.

Votre Commission désirerait avoir des apaisements sur ce problème auquel les populations maritimes de nos ports et en particulier de Bretagne, pépinière de nos marins, sont très sensibles.

Personnels civils.

Les effectifs resteront également au même niveau qu'en 1961, soit 3.060 fonctionnaires, 147 contractuels, 370 auxiliaires et 37.492 ouvriers à statut Marine, pour l'ensemble des directions (1).

Pour l'effectif ouvrier, il n'est prévu qu'une réduction effective de 24 ouvriers des Constructions et Armes navales en gage

(1) A l'effectif ouvrier sous statut Marine, il y a lieu d'ajouter un effectif de 3.378 ouvriers dits précaires payés sur les chapitres Matières.

de la création de 16 emplois de techniciens d'études et de fabrications pour le service technique des transmissions.

Cette réduction sera réalisée par le non-remplacement des départs normaux.

Il est donc mis fin aux réductions d'effectifs inscrites à chaque budget depuis 1958 et qui ont porté, en quatre ans, sur un total de 1.930 ouvriers.

Cette mesure a été prise en raison de l'activité actuelle, bien que provisoire, de nos arsenaux, toute nouvelle réduction risquant de devenir onéreuse car elle conduirait à un nouvel appel à la main-d'œuvre fournie sur marchés de main-d'œuvre ou de travaux, appel qui s'avère onéreux.

Il est à noter également que les mutations d'ouvriers de Bizerte en France à la suite des événements de juillet en Tunisie entraînent une légère augmentation des effectifs des ports.

On peut donc espérer que cet apport permettra de réduire le recours aux marchés de main-d'œuvre.

Cependant, il convient de tenir compte qu'une part des activités de l'arsenal de Sidi-Abdallah devront être réparties dans les autres ports, qui devront faire face à cette augmentation de charge par une adaptation corrélative de leurs moyens en main-d'œuvre.

Entretien des personnels.

Les crédits nécessaires à l'alimentation des équipages ne subissent pas de changement par rapport à 1961.

Un nouveau réajustement des crédits de frais de déplacement (soit 2 millions de nouveaux francs) est prévu ; par contre, les dépenses relatives à l'habillement et aux charges sociales varient très peu.

2° MATÉRIEL

Entretien de la Flotte (chapitre 34-71).

L'entretien de la Flotte et les dépenses de fonctionnement des constructions navales bénéficient en 1962 d'une augmentation de crédits d'environ 10 millions de nouveaux francs, ce qui permettra de mieux assurer l'échelonnement des programmes de

carénage et la disponibilité de la Flotte, à condition toutefois que les hausses de prix, intervenues depuis un an, soient couvertes par des crédits supplémentaires.

Il est prévu également que les chapitres de constructions neuves et de fabrications du titre V participeront davantage aux dépenses de fonctionnement des Constructions et Armes navales.

Entretien des matériels de l'Aéronautique navale
(chapitre 34-52).

Il est demandé au titre de ce chapitre une autorisation spéciale de programme de 55 millions de nouveaux francs en prévision des travaux de réparations ou de fournitures de rechanges par les soins de la D. T. I., du S. A. M. A. M. et des services des Constructions et Armes navales.

Les crédits de paiement prévus apparaissent identiques à ceux accordés en 1961, en ne tenant pas compte du financement des dépenses occasionnées par le repli des avions basés au Maroc et inscrit au collectif de juillet dernier.

Mais du fait de la hausse des prix survenue depuis le 1^{er} janvier 1961, cette identité n'est qu'apparente et se traduit finalement par une réduction des moyens mis à la disposition du service.

Combustibles et carburants (chapitre 34-41)
et Approvisionnements de la Marine (chapitre 34-42).

Des réajustements de crédits de 1,6 million de nouveaux francs pour les combustibles et de 1 million de nouveaux francs pour les approvisionnements sont prévus, toujours sous réserve des hausses de prix.

Ces majorations permettront d'assurer un meilleur entraînement des bâtiments de la Flotte et des formations de l'Aéronautique navale et de remonter légèrement le niveau de nos stocks de mazout et de gas-oil, particulièrement dans les nouveaux souterrains de Mers-el-Kébir, qui seront prêts en fin 1962.

3° AUTRES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

A part le chapitre 35-61, qui bénéficie pour l'entretien des immeubles d'une majoration de 1 million de nouveaux francs, les autres chapitres d'entretien (logement, frais d'instruction, parcs automobiles, sports, etc.) n'accusent que très peu de changement.

Par contre, il est noté la création d'un chapitre nouveau 36-01 au titre de la participation de l'Etat aux dépenses de fonctionnement du bataillon de marins-pompiers de Marseille et pour laquelle un crédit de 1,3 million de nouveaux francs est prévu.

A vrai dire, cette subvention n'a aucun rapport avec l'activité propre de la Marine et vient grever anormalement le budget de la Marine.

B. — Dépenses d'équipement (Titre V).

La comparaison des autorisations de programme et crédits de paiement prévus au projet de budget de 1962 avec le budget de 1961 s'effectuera plus utilement avec le budget rectifié par le collectif voté en juillet dernier, qui a admis en particulier une revalorisation économique des crédits du titre V à la suite des hausses de prix survenues en 1960.

1° ETUDES, RECHERCHES ET PROTOTYPES (chapitre 51-71).

Les autorisations de programme sont en légère diminution par rapport à 1961 (4,9 millions de nouveaux francs), les crédits de paiement accusant une certaine hausse (2,8 millions de nouveaux francs).

La part la plus importante des autorisations de programme porte sur les armes nouvelles et les techniques nouvelles (42,2 millions de nouveaux francs) particulièrement en vue de la mise au point des engins téléguidés « Malafon » anti-sous-marins et « Masurca » anti-aériens, qui vont devenir opérationnels.

Les études et la réalisation à terre du réacteur expérimental de sous-marin sont financées sur la Section Commune ; en ce qui concerne l'engin balistique stratégique naval, sa mise au point est également effectuée en grande partie sur des crédits inscrits à la Section Commune et mis pour emploi à la disposition du délégué à l'armement (Direction des engins).

2° INVESTISSEMENTS TECHNIQUES ET INDUSTRIELS (chapitres 52-71, 52-72 et 52-73).

Les autorisations de programme concernant les divers investissements accusent une diminution sensible par rapport au budget rectifié en juillet dernier (1,7 million de nouveaux francs).

Les crédits de paiement subissent également une réduction de 3,6 millions de nouveaux francs.

Les crédits les plus importants prévus concernent l'aménagement d'ateliers et de magasins à la D. C. A. N. de Toulon, dont la reconstruction a subi des retards, l'amélioration du gros outillage ainsi que la distribution d'énergie dans l'ensemble des arsenaux.

Les autorisations nouvelles concernant la nouvelle base de Mers-el-Kébir s'élèvent pour 1962 à 4 millions de nouveaux francs environ seulement.

3° FABRICATIONS

Constructions navales (chapitre 53-71).

Alors que, par rapport au budget initial de 1961, il est constaté une majoration de 161 millions de nouveaux francs d'autorisations de programme, au contraire, par rapport au budget de 1961 rectifié par le collectif voté en juillet et qui a autorisé l'acquisition d'équipements « Tartar », on constate, en fait, une réduction de 125,9 millions de nouveaux francs.

Les autorisations de programme nouvelles prévues au budget de 1962 concernent :

a) Au titre de la loi-programme :

1 frégate lance-engins de 4.400 tonnes.....	170 millions de NF.		
Deuxième annuité de la plate-forme et de l'équipement pour engins.....	40	—	—

b) Hors loi-programme :

1 pétrolier ravitailleur.....	65	—	—
1 bâtiment de soutien logistique.....	23	—	—
4 garde-côtes, 1 chasseur de mines.....	21	—	—

Il est prévu de plus un programme important de grosses refontes (aménagement d'engins « Tartar » sur certains escorteurs d'escadre).

Deux remarques sont à faire concernant les dépenses imputées sur ce chapitre :

La première concerne la construction de la plate-forme expérimentale à propulsion classique, qui doit servir d'intermédiaire au sous-marin à propulsion atomique porteur d'engins « Polaris », conformément d'ailleurs aux dispositions de la loi-programme.

Le budget de 1961 comporte à cet effet une première autorisation de programme de 25 millions de nouveaux francs, dotée d'un crédit de paiement de 10 millions de nouveaux francs.

Or, ainsi que je l'ai exprimé plus haut, le choix entre l'aménagement à cette fin de la coque inachevée du « Q. 244 » ou la construction de caissons spécialement conçus n'a pas encore été effectué par M. le Ministre des Armées.

Il est donc urgent que l'ordre de lancement de ce travail soit donné avant la fin de l'année, en vue, d'une part, d'éviter le report des crédits ouverts, et, d'autre part, de ne pas permettre un retard dans la réalisation de cette plate-forme dont la construction commande celle de la coque du sous-marin atomique.

Enfin, en exécution des accords de coopération technique signés avec les Etats africains d'expression française, la France s'est engagée à fournir à ces Etats la première dotation en matériel militaire nécessaire à leurs forces armées, soit, en particulier pour l'armée de mer, 12 garde-côtes, 3 vedettes et 28 engins de débarquement à construire d'ici 1965.

Votre Commission estime indispensable d'obtenir l'assurance que ces bâtiments ne seront pas prélevés sur la dotation de la Flotte nationale ou que leur construction ne sera pas financée sur les crédits d'équipement de la Marine, qui dispose de crédits déjà si réduits.

Je note d'ailleurs que les trois patrouilleurs mis récemment à la disposition des Républiques malgache, du Sénégal et de Côte-d'Ivoire ont fait l'objet de prêts et non de cessions.

Matériel de série de l'Aéronautique navale (chapitre 53-51).

La réduction des autorisations de programme est de 607 millions de nouveaux francs par rapport au budget réévalué par le collectif voté en juillet dernier.

Les crédits de paiement ne subissent par contre qu'une réduction de 17 millions de nouveaux francs par rapport à ce même budget.

L'origine de cette diminution d'autorisations de programme réside, ainsi que je l'ai déjà exprimé, dans le fait qu'aucun programme de fabrications d'avions de combat ne figure dans le budget de 1962.

Les seules autorisations de programme nouvelles concernent des achats de pièces de rechange, d'électronique ou les équipements nécessaires aux avions en service ou en fabrication.

Munitions (chapitre 53-72).

On peut regretter une légère diminution des autorisations de programme (6,3 millions de NF) par rapport au budget réévalué de 1961, ainsi que des crédits de paiement (5 millions de NF); les réductions ne permettront pas d'améliorer la cadence de fabrication de certaines armes, telles que les torpilles, cadence qui est estimée trop lente pour les besoins de la Flotte et de l'Aéronavale.

Autres fabrications.

Les autres chapitres de fabrications, service technique des transmissions (chapitre 53-61), équipements militaires (chapitre 53-73), habillement, couchage, casernement (chapitre 53-41) seront dotés d'un montant d'autorisations de programme sensiblement inférieur à celui accordé par le budget de 1961, réévalué en juillet dernier.

Les crédits de paiement restent au même niveau.

4° INFRASTRUCTURE (chapitres 54-51, 54-52, 54-61 et 54-62).

Par rapport au budget de 1961, rectifié par le collectif de juillet, et en ne tenant compte que des seules revalorisations de prix qui figurent dans ce collectif, le montant des autorisations de programme relatif aux travaux d'infrastructure accuse une très légère réduction de 1,5 million de nouveaux francs, les crédits de paiement restant sensiblement au même niveau.

Il est d'abord noté une très notable réduction de dépenses pour la nouvelle base de Mers-el-Kébir, d'ailleurs mise en service progressivement depuis trois ans.

Les seuls travaux importants restant à effectuer, en dehors de ceux financés sur crédits Nato, qui dépendent de la Section Commune, concernent l'achèvement des parcs souterrains à combustibles qui doivent entrer en service en 1962, les installations des transmissions et la construction des portes antiatomiques.

Ces dépenses, qui sont estimées en 1962 à 13,6 millions de nouveaux francs, résultent en grande partie d'autorisations de programme anciennes.

Au titre des autorisations nouvelles de programme, en ce qui concerne les travaux immobiliers à effectuer dans ce port pour l'achèvement de cette nouvelle base, il n'est prévu, au budget de 1962, que 3,925 millions de nouveaux francs.

Il est évident cependant qu'une certaine prudence s'impose jusqu'à nouvel ordre sur toute décision à prendre à l'occasion de travaux nouveaux.

Seule une autorisation nouvelle de programme de 0,2 million de nouveaux francs est prévue pour Bizerte, en vue d'assurer le gros entretien courant de la base opérationnelle, le montant des crédits de paiement atteignant 2 millions de nouveaux francs, dont 1,8 au titre des indemnités de résiliation de marchés.

Le port de Toulon, dont la reconstruction des quais est encore inachevée, bénéficie, au contraire, d'une augmentation très sensible d'autorisations de programme, 12,7 millions de nouveaux francs, au lieu de 5,9 millions en 1961.

Tous les autres ports, et également les écoles, accusent d'ailleurs une majoration sensible de leurs dotations, en compensation de la réduction des dépenses de Mers-el-Kébir, due à l'achèvement progressif des travaux.

Les autorisations de programme concernant l'infrastructure des bases aéronautiques sont en légère diminution (soit 7,5 millions de nouveaux francs), les dépenses les plus importantes portant sur l'achèvement de la base Nato de Nîmes-Garons, l'allongement de la piste d'Hyères, la protection des bases, l'aménagement de la B. A. N. de Lartigue.

CONCLUSIONS

Au terme de cet exposé rapide, on peut conclure que le projet de budget de 1962 pour la Section Marine ne présente pas de caractéristiques nouvelles, du fait que, en ce qui concerne les dépenses de constructions neuves pour la Marine et de fabrications d'avions de combat, ce budget n'est qu'une application de la planification fixée par la loi-programme du 8 décembre 1961.

Le montant des autorisations de programme prévu en 1962 est en recul sur celui accordé en 1961, compte tenu de la revalorisation des prix appliquée par le collectif voté en juillet dernier.

Les crédits de paiement sont dans l'ensemble à un niveau à peine égal à celui de l'année dernière, si l'on tient compte également de la revalorisation des prix applicables aux seules dépenses d'équipement.

Le budget de 1962 est plutôt un budget d'attente, l'avenir de la Marine étant axé sur l'espoir mis dans la réalisation du sous-marin à propulsion atomique, porteur d'engins stratégiques « Polaris », et dont la construction doit, conformément à la loi-programme, commencer en 1964.

Même si cet espoir se réalise, les problèmes techniques et de financement étant résolus malgré leur difficulté, la nécessité de renouveler le programme de constructions de bâtiments de combat conventionnels s'impose en vue de permettre l'exécution des missions normales de la Marine nationale.

Tel est le vœu que votre Commission formule au moment où commenceront les travaux préparatoires de la nouvelle loi-programme qui doit entrer en application le 1^{er} janvier 1965.

*
* *

Le projet de budget concernant la Marine nous vient de l'Assemblée Nationale amputé des crédits et autorisations de programme demandés au titre des opérations nouvelles, comme suite à un amendement visant à amener le Gouvernement à reconsidérer la situation des traitements des sous-officiers anciens.

Votre Commission des Finances souhaite que les déclarations gouvernementales à ce sujet permettent le rétablissement des crédits abattus, sous réserve, bien entendu, du vote de l'amendement dont le texte suit :

AMENDEMENT PRESENTE PAR LA COMMISSION

Article 24.

TITRE III. — Crédits de paiement..... »

Amendement : Retrancher des crédits de paiement du Titre III un montant de 98.502.112 NF.