

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE OUVERTE LE 27 DECEMBRE 1962

Annexe au procès-verbal de la séance du 29 janvier 1963.

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 1963 (2^e partie. — Moyens des services et dispositions spéciales), ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

Rapporteur général.

ANNEXE N° 42

ARMÉES

Section Marine.

Rapporteur spécial : M. Antoine COURRIÈRE

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 22 et annexes, 25 (tome II, annexe 41), 111 (tomes I et VI) et in-8° 9.

Sénat : 42 (1962-1963).

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	3
PREMIÈRE PARTIE. — Caractéristiques du projet de budget pour 1963	4
I. — Observations générales	5
II. — Différences par grandes masses entre les budgets de 1962 et 1963	6
A. — Dépenses de fonctionnement.....	6
B. — Dépenses d'équipement.....	7
DEUXIÈME PARTIE. — Incidences militaires, économiques et sociales de l'amendement déposé par le Gouvernement	9
I. — Nécessité du remplacement des avions « Aquilon » à bord des porte-avions	9
II. — Conditions du financement de l'achat d'appareils nouveaux...	11
III. — Incidences sur le plan militaire.....	12
IV. — Incidences sur le plan économique et financier.....	14
V. — Incidences sur le plan social.....	14
TROISIÈME PARTIE. — Examen des chapitres budgétaires du budget de la Section Marine	19
I. — Dépenses de fonctionnement.....	19
A. — Les personnels	19
B. — Matériel et fonctionnement des services.....	25
II. — Dépenses d'équipement	26
A. — Etudes et investissements.....	26
B. — Fabrications	27
C. — Infrastructure	30
Conclusion	33
Dispositions spéciales	34

Mesdames, Messieurs,

Le projet de budget pour 1963, pour la Section Marine, tel qu'il est soumis au Sénat, présente une particularité par rapport aux budgets précédents.

En effet, bien que le plan d'équipements militaires ait fixé en décembre 1960 le cadre dans lequel devaient être utilisés annuellement, de 1960 à 1965, les crédits budgétaires destinés à la constitution de nos Forces Navales et Aéronavales, l'intangibilité des réalisations prévues est rompue dans le présent projet de budget à la suite du dépôt d'un amendement par le Gouvernement, destiné à gager le financement d'avions d'interception pour ces porte-avions par des suppressions de constructions navales.

Mon exposé portera donc sur les points suivants :

- 1° Caractéristiques du projet de budget pour 1963 ;
- 2° Incidences militaires économiques et sociales de l'amendement déposé par le Gouvernement ;
- 3° Examen des différents chapitres du projet de budget.

PREMIERE PARTIE

CARACTERISTIQUES DU PROJET DE BUDGET POUR 1963

Les crédits de paiement inscrits au projet de budget pour 1963 s'élèvent au total à 2.699 millions de francs, auxquels il y a lieu de défalquer la part de l'incidence de l'application de l'amendement n° 2, voté par l'Assemblée Nationale, et qui a eu pour but de réduire les crédits de fonctionnement de l'ensemble des Armées de 65 millions de francs, soit pour la Marine de 8 millions de francs.

Les autorisations de programme nouvelles s'élevaient à l'origine à 1.197 millions de francs au total, mais compte tenu de l'application de l'amendement rectifié n° 30, voté par l'Assemblée Nationale, leur montant s'élève en réalité à 1.420 millions de francs.

Le tableau suivant présente, par titre du budget des éléments de comparaison entre le projet de budget pour 1963 et le budget initial de 1962 (en millions de francs) :

	BUDGET initial 1962.	BUDGET 1963			TOTAL	DIFFERENCE avec 1962.
		Services votés.	Autori- sations nouvelles.	Modifi- cations apportées par amen- dements.		
<i>Crédits de paiement.</i>						
Dépenses de fonctionnement (Titres III et IV).....	1.516,1	1.597,9	— 27,3	— 8	1.562,6	+ 46,5
Dépenses d'équipement (Titre V).....	1.049	923,2	205,5	»	1.128,7	+ 79,7
Total	2.565,1	2.521,1	178,2	— 8	2.691,3	+ 126,2
<i>Autorisations de programme.</i>						
Titre III.....	55	»	55	»	55	»
Titre V.....	931,2	»	1.142	223	1.365	433,8
Total	986,2	»	1.197	223	1.420	433,8

I. — Observations générales.

Les remarques suivantes s'imposent sur ces données :

1° En premier lieu, la hausse des autorisations de programme nouvelles n'est, en réalité, pas de 433,8 millions de francs, comme indiqué, mais seulement de 218,8 millions, car il serait anormal de considérer comme une mesure nouvelle le rétablissement au budget des 215 millions d'autorisations de programme afférentes à la fabrication de l'avion patrouilleur « Atlantic », qui avaient été supprimés au collectif de juillet dernier, au profit de la construction de l'usine de séparation des isotopes de Pierrelatte.

A vrai dire, il ne s'agit que d'une opération d'ordre ; on peut d'ailleurs se demander pourquoi les autorisations de programme, qui avaient été supprimées par le premier collectif de juillet 1962, n'ont pas été rétablies par le second collectif en décembre 1962 ; la situation aurait été plus claire et ne prêterait pas à confusion.

2° En ce qui concerne les crédits de paiement, leur montant global prévu pour 1963 accuse, par rapport à ceux alloués au budget de 1962, une hausse de 5 % qui correspond aux seules variations de prix survenues de 1962 à 1963.

Il est à noter, d'autre part, que le rapprochement des crédits est effectué avec le budget initial de 1962, et non avec le budget corrigé par le collectif voté en juillet dernier ; en effet, la prise en compte des mesures prises par la première loi rectificative fausserait toute comparaison, du fait que ce collectif a eu essentiellement pour but, en dehors de l'opération d'annulation des autorisations de programme concernant l'avion *Atlantic*, d'apporter les modifications provisoires nécessaires aux crédits initiaux en raison de l'arrêt des hostilités en Algérie et d'appliquer un montant important de réévaluations de programme à divers chapitres d'équipement.

3° La part du budget de la Marine, dans le cadre du budget des Armées, est, en 1963, de 14,55 % ; en 1962 et en 1961, cette part représentait 14,85 %.

Rappelons que la part du budget de la Marine dans les budgets des Armées est aux Etats-Unis de l'ordre de 28,5 % et en Grande-Bretagne de 25 % environ.

Si en 1961, la charge du budget de la Marine s'établissait encore à environ 3,70 % de l'ensemble des charges définitives de l'Etat, en

1962, cette même charge ne représentait plus que 3,41 % et, en 1963, 3,24 %.

On ne peut donc que constater la réduction progressive de l'effort budgétaire en faveur de la Marine Militaire dans le cadre des dépenses de la Marine.

Comme pour les budgets précédents, il est opportun de signaler le déséquilibre entre la part des crédits affectés au fonctionnement et ceux destinés à l'équipement ; alors qu'en 1962, ces deux parts, qui devraient être à peu près égales, s'élevaient respectivement à 59,1 et 40,9 % du budget initial ; elles atteignent encore, en 1963, les proportions de 58,2 % pour les dépenses de fonctionnement et de 41,8 % pour les dépenses d'équipement.

II. — Différences par grandes masses entre les budgets de 1962 et 1963.

Par grandes masses, les différences entre les deux budgets peuvent s'analyser, de la façon suivante, compte tenu des amendements déposés par le Gouvernement devant l'Assemblée Nationale.

A. — DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT (Titres III et IV)

<i>Personnels.</i>	Millions de francs.
— Prise en charge en 1963 des relèvements de rémunérations et de prestations familiales appliquées à l'ensemble de la Fonction Publique au cours de 1962.	— + 65,5
— Application en année pleine des nouvelles mesures de revalorisation de la condition militaire et de divers corps civils	+ 30,2
— Modifications dans les effectifs militaires, civils et ouvriers	— 1,6
— Repli des effectifs de Tunisie et du Maroc.....	— 9,8
— Incidence de la cessation des hostilités en Algérie (repli des effectifs, réduction de la durée du service militaire, modification du régime des soldes).....	— 24,6
— Ajustement des crédits d'alimentation sur le taux de ration, et incidences du repli des effectifs d'Afrique du Nord sur les frais de déplacement.....	+ 7
— Mesures diverses	— 1,6
Net	65,1

L'arrêt des hostilités en Algérie et la réduction du service militaire ont donc entraîné une économie de l'ordre de 24,6 millions de francs, chiffre inférieur à la seule incidence des relèvements des rémunérations des personnels militaires.

Matériels.

	Millions de F.
— Mouvements d'ordre (transferts à la Section Commune)	— 4,5
— Prise en compte dans le budget des stations Loran implantées dans les pays de l'O. T. A. N.....	+ 1
— Ajustements des crédits aux besoins :	
Entretien de la Flotte et Aéronautique navale..	+ 11,2
Combustibles et carburants.....	— 26,5
— Divers	+ 0,2
	<hr/> — 18,6

La réduction des dépenses de combustibles peut être en grande partie imputée à l'incidence de l'arrêt des hostilités en Algérie.

B. — DÉPENSES D'ÉQUIPEMENT (Titre V).

En ne tenant pas compte, pour la raison expliquée plus haut, du rétablissement des 215 millions de francs d'autorisations de programme au titre de l'avion Bréguet Atlantic, mais en faisant, par contre, application de l'amendement présenté par le Gouvernement en vue de permettre l'acquisition de « Crusader » aux Etats-Unis, les différences entre les deux budgets de 1962 et 1963 concernent surtout les constructions neuves de la Flotte et le matériel de série de l'Aéronautique navale, soit (en millions de francs) :

Autorisations de programme.

	DIFFERENCES entre le budget de 1962 et le projet initial pour 1963.	MODIFICATIONS apportées par l'amendement rectifié du Gouvernement n° 30.	TOTAL des différences réelles.
Etudes	— 2,7	»	— 2,7
Investissements techniques ...	»	»	»
Constructions neuves de la Flotte	— 39,4	— 81	— 120,4
Matériel de série de l'Aéronau- tique navale	+ 6,4	+ 317	+ 323,4
Munitions	+ 5	»	+ 5
Infrastructure	+ 26,5	»	+ 26,5
Total	— 4,2	+ 236	+ 231,8

Je reviendrai sur les conditions dans lesquelles le Gouvernement se trouve conduit à transférer un montant très important d'autorisations de programme du chapitre des Constructions neuves de la Flotte au chapitre du Matériel de série de l'Aéronautique Navale.

Sur les autres chapitres, seules les autorisations de programme concernant les travaux d'infrastructure dénotent une hausse sensible.

Crédits de paiement.

Sur le plan des crédits de paiement, tels qu'ils ressortent au projet initial du budget, on note une hausse sensible de 7,6 %, par rapport au budget de 1962, soit (en millions de francs) :

— Etudes	+ 25,1
— Investissements techniques.....	+ 0,4
— Matériel de série Aéro.....	+ 38
— Constructions neuves de la Flotte.....	+ 0,5
— Munitions	+ 10
— Fabrications diverses.....	+ 11,2
— Infrastructure	— 5,5
Net	+ 79,7

Mais du fait des transferts proposés d'un lot important d'autorisations de programme du chapitre des Constructions neuves au chapitre du matériel de série de l'Aéronautique Navale, des mesures similaires sur le plan des crédits de paiement seront inévitables.

DEUXIEME PARTIE

INCIDENCES MILITAIRES, ECONOMIQUES ET SOCIALES DE L'AMENDEMENT PRESENTE PAR LE GOUVERNEMENT

L'amendement déposé par le Gouvernement, et qui vient modifier la répartition des autorisations de programme entre le chapitre 53-71 — Constructions neuves de la Flotte, et le chapitre 53-51 — Matériel de série de l'Aéronautique navale, a pour but de permettre le financement de l'achat d'avions d'interception « Crusader » aux Etats-Unis, indispensables aux porte-avions *Clemenceau* et *Foch*.

I. — Nécessité d'un remplacement des avions « Aquilon » à bord des porte-avions.

Les porte-avions modernes sont armés de trois séries d'avions embarqués, avions de lutte anti-sous-marins, avions d'attaque assaut, avions de chasse d'interception.

Les avions de lutte anti-sous-marins sont constitués par les avions Breguet « Alizé », approvisionnés récemment, et qui sont spécialisés dans la détection et la destruction des sous-marins ; ils sont de vitesse relativement réduite et armés d'engins A. S. M., de torpilles et de matériel adapté à la lutte sous-marine.

Les avions d'attaque assaut sont représentés par les « Eten-dard-IV », en cours de sortie d'usine ; ces avions, doués d'une grande vitesse, sont destinés à des missions d'attaque ou de bombardement, soit conventionnel, soit même, après adaptation, nucléaire.

En fin 1963, les porte-avions auront leur dotation complète de ces appareils, soit l'armement de trois flottilles d' « Alizé » et de trois flottilles d' « Etendard-IV ».

Les avions d'interception sont particulièrement destinés à la défense rapprochée antiaérienne.

Cette mission de chasse, tous temps, à grande altitude et à grande vitesse, est actuellement assurée par les « Aquilon », dérivés de l'appareil anglais Sea-Venom, et mis en service à partir de 1953.

Cependant, ces appareils ne possèdent plus les performances exigées à un avion de chasse moderne ; mais surtout, en raison des incidents techniques qui se multiplient, ils n'offrent plus les garanties suffisantes de sécurité. Non seulement un nombre important d'avions de ce type ont dû être condamnés, mais les appareils restant en service nécessitent des révisions fréquentes et onéreuses.

Une seule flottille est encore maintenue opérationnellement, mais ne pourra rester en service au-delà du début de 1964.

Il avait été prévu que le remplacement des « Aquilon » s'effectuerait dans le cadre de la deuxième loi d'équipements militaires, qui doit être mise en application à partir de 1965.

La nécessité d'accélérer leur mise hors service oblige à effectuer cette opération plus tôt.

A la suite des études faites en liaison avec le Service Technique de l'Air, à partir de 1956, il avait été démontré que la navalisation d'un avion d'interception de fabrication française, tel que le Mirage III, ne pouvait s'effectuer sans une transformation profonde de l'appareil en raison des conditions spéciales qui s'imposent pour un appareil destiné à un porte-avions, particulièrement sur le plan de la vitesse réduite lors des appontages, de l'agencement propre des ailes pliables et de la plus grande autonomie de vol indispensable.

La réalisation d'un appareil d'interception spécialement conçu fut également abandonné étant donné les très longs délais nécessaires pour les études et la fabrication et le coût très élevé d'une telle réalisation.

C'est ainsi que les seules études du projet TALP auraient exigé une dépense préalable hors de proportion avec la petite série d'avions de ce type nécessaire à l'Aéronautique navale, soit une quarantaine, alors qu'aucun pays étranger n'apparaissait intéressé par une fabrication française de cette nature.

L'état-major interarmées demanda d'abandonner une telle solution.

La nécessité de doter rapidement les porte-avions de nouveaux appareils d'interception embarquables fit admettre le principe de l'achat, aux Etats-Unis, d'avions « Crusader », embarqués à bord des porte-avions de l'U. S. Navy.

Cet appareil est en service dans la marine américaine depuis juillet 1961 ; mille exemplaires sont déjà sortis d'usine, et l'U. S. Navy acceptait de lier une commande française à une nouvelle série demandée à l'industrie.

L'intérêt de cet achat, qui porterait sur 46 appareils, dont 6 pour l'entraînement, offre donc l'intérêt de pouvoir doter, en 1964, les porte-avions d'un excellent appareil de chasse moderne, ayant fait ses preuves sur le plan des performances, pour un prix de série, soit 330 millions de francs.

Sans négliger l'avantage que présenterait l'emploi d'un avion apte à apponter aussi bien sur les porte-avions français qu'américains, il est à noter que les « Crusader » qui seront mis en service dans la marine nationale seraient armés d'engins français « Matra ».

Enfin, à la suite des tractations relatives à cette acquisition, le Gouvernement américain aurait accepté d'acheter en France, en contre-partie, des engins ENTAC, ce qui permet d'éviter des sorties de devises et également de faciliter les modalités et les délais de financement.

II. — Conditions du financement de l'achat d'appareils nouveaux.

Malgré le principe de cette compensation qui pouvait permettre de n'inscrire les crédits de paiement nécessaires qu'en 1965, dans le cadre de la seconde loi programme d'équipements militaires, les autorisations de programme étant seules accordées dès le budget de 1963, à titre d'avance, le Gouvernement, par l'amendement qu'il a présenté devant l'Assemblée Nationale, proposait des mesures de financement très sévères quant à ses conséquences.

L'amendement, tel qu'il fut déposé dans sa forme initial dans les derniers jours de décembre 1962, prévoyait en effet de gager la plus grande partie de cette acquisition par un transfert au chapitre du matériel de série de l'Aéronautique Navale d'autorisations de programme afférentes à des Constructions neuves de la Flotte.

Le transfert de ces autorisations de programme entraînait l'annulation de diverses constructions, soit :

1° La troisième frégate lance-engins qui est inscrite au présent projet de budget pour 1963, soit 168 millions de francs ;

2° Le pétrolier ravitailleur qui était inscrit au budget de 1962, et non encore mis en chantier, soit 65 millions de francs ;

3° Un lot de grands chalands de débarquement qui étaient inscrits au budget de 1961 et également non encore mis en chantier, soit 16 millions de francs ;

4° Le bâtiment porteur d'engins de débarquement qui devait figurer, conformément au plan, sur le budget de 1964, et dont l'autorisation de programme correspondante est attribuée, en avance, au chapitre 53-51, matériel de série de l'Aéronautique Navale, soit 55 millions de francs.

Le reliquat des 330 millions prévus, soit 26 millions de francs, devait être obtenu par des transferts d'autorisations de programme d'autres chapitres de la Section Marine ou de la Section Commune.

Les autorisations de programmes nécessaires pour financer les dépenses annexes, soit 130 millions de francs (droits de douane, transports et divers) et qui ne concernent donc pas l'achat proprement dit, devaient être inscrites au budget de 1964, hors du plafond des équipements militaires.

L'application de ces mesures risquait d'entraîner des incidences graves sur le plan militaire, sur le plan économique et financier, ainsi que sur le plan social.

III. — Incidences sur le plan militaire.

La suppression de la construction de divers bâtiments ainsi que l'envisageait l'amendement initial était de nature à bouleverser la constitution de nos Forces Navales d'intervention, telles qu'elles ont été conçues par le plan d'équipements militaires pour la période 1960-1964.

Les frégates lance-engins sont en effet destinées à jouer un rôle essentiel de soutien direct et indispensable des porte-avions en les assistant de leurs moyens puissants de détection, de guidage, et de défense par fusées contre-avions et anti-sous-marins.

Quatre frégates au moins avaient été jugées indispensables pour assurer la protection de nos deux porte-avions modernes et remplir également les missions indépendantes dévolues autrefois aux croiseurs.

La première frégate sera achevée en 1965 ; la mise en chantier de la deuxième frégate de la tranche 1961 vient seulement d'être autorisée.

L'annulation de la construction de la troisième frégate lance-engins ne permettrait une reprise de la réalisation de ce type de bâtiment que dans le cadre de la seconde loi-programme, donc avec un très long retard, étant donné les délais de construction.

L'opportunité de la construction d'un pétrolier-ravitailleur, de chalands de débarquement et d'un transport de chalands de débarquement pourrait apparaître à première vue moins probante.

En fait, il n'en est pas ainsi.

Etant donné la disparition progressive des bases navales implantées hors du territoire national, il devient de plus en plus indispensable de constituer une flotte auxiliaire permettant, soit de ravitailler les bâtiments de combat directement à la mer, ou sur rade ou mouillage forain, soit même de les réparer.

Tel est le rôle du pétrolier ravitailleur à la mer qui n'est donc pas un tanker courant, ou des différents types de bâtiments logistiques spécialisés soit dans le ravitaillement en munitions, soit dans le ravitaillement du matériel électronique, soit dans les réparations.

Les opérations de la dernière guerre ont démontré également l'utilité des moyens de débarquement.

Les difficultés rencontrées lors de l'opération de Suez pour réunir des chalands de débarquement en provenance des différents ports ont conduit à prévoir la constitution de moyens homogènes spécialisés à cette mission, devenus des auxiliaires directs des Forces de combat.

L'intention du Gouvernement d'arrêter les constructions navales correspondantes nécessaires doit donc ruiner cet effort.

IV. — Incidences sur le plan économique et financier.

L'étalement dans le temps de la construction de série d'un bâtiment tel que la frégate lance-engins était une solution onéreuse non seulement en ce qui concerne la construction du bâtiment lui-même que pour l'approvisionnement des équipements et particulièrement des équipements électroniques, dont la réalisation industrielle par fraction serait d'un prix de revient plus élevé.

D'autre part, il est nécessaire d'attirer l'attention sur le fait que l'ajournement de la construction de plusieurs bâtiments prévus par le plan entraînerait l'obligation de prévoir leur financement dans le cadre de la deuxième loi-programme qui doit intervenir pour la période 1965-1969, et dont l'objectif est déjà très lourd en ce qui concerne la Marine.

En effet, si la première loi-programme constituait pour la Marine plutôt une période d'attente et d'études en raison des impératifs techniques, la seconde loi-programme aura la charge, en plus du retard acquis dans les constructions déjà prévues, de doter la Flotte d'un second, sinon d'une troisième sous-marin atomique, de renforcer les Forces navales conventionnelles et également d'assurer le démarrage du remplacement des premiers bâtiments du programme de 1960 arrivant hors d'âge.

V. — Incidences sur le plan social.

Les incidences sur le plan social étaient particulièrement graves car les mesures de suppression de constructions navales proposées par le Gouvernement venaient rompre les plans de charges de nos arsenaux de l'Atlantique, plans de charges conçus initialement en connexion avec le plan de réalisation des équipements militaires.

Le port de Toulon n'était évidemment pas touché par les mesures prévues puisque l'arsenal de ce port est essentiellement consacré aux réparations de la Flotte.

De même, le port de Cherbourg aura son activité assurée pendant plusieurs années par la mise en chantier du premier sous-marin atomique qui sera probablement suivie par d'autres bâtiments du même type.

Par contre, les suppressions de constructions envisagées plaçaient les ports de Brest et de Lorient dans une situation critique.

En effet, la situation des bâtiments en construction dans les arsenaux de Brest et de Lorient se résume dans les tableaux suivants :

Arsenal de Brest.

BUDGET d'origine.	BÂTIMENTS en construction.	TONNAGE	POURCENTAGE avancement au 1 ^{er} janvier 1963.	DATE PREVUE de présentation en recette.	DATE PREVUE d'entretien en service.
1955	Porte-avions « Foch ».....	22.000	96 %	Juillet 1962.	Juin 1963.
1957	Porte-hélicoptères « La Résolue »	10.000	60 %	Juillet 1963.	Juillet 1964.
1960	Transports de chalands de débarquement « Ouragan »	4.500	25 %	Janvier 1964.	Fin 1964.
1961	Ravitailleur de munitions..	9.000	10 %	Début 1965.	1965.
1962	Frégate lance-engins n° 2..	4.400	»	Milieu 1965.	Milieu 1966.
1962	Pétrolier ravitailleur	7.700	»	(Construction supprimée par l'amendement n° 30.)	
1964	Transport de chalands de débarquement n° 2.....	4.500	»	(Idem.)	

Pour les constructions neuves, il y a lieu de considérer que le bâtiment en construction exige tout l'effort de la main-d'œuvre jusqu'à sa présentation en recette ; de la présentation en recette jusqu'à la mise en service, il ne s'agit plus que de travaux de montage et de finition.

De ce tableau, il ressort donc qu'à partir fin 1963, et particulièrement en 1964 et 1965, du fait de la suppression de la construction de deux bâtiments, il ne restera plus en chantier qu'un tonnage de plus en plus réduit.

Arsenal de Lorient.

BUDGET d'origine.	BATIMENTS en construction.	TONNAGE	POURCENTAGE avancement au 1 ^{er} janvier 1963.	DATE de présentation en recette.	DATE prévue d'entrée en service.
1956	<i>Avisos escorteurs :</i>				
	Commandant Bory.....	1.650	96 %	1962	Milieu 1963.
	Doudard de Logrée.....	Idem.	97 %	1962	Idem.
	Commandant Bourdais.....	Idem.	98 %	1961	Idem.
	Balny	Idem.	58 %	Construction suspendue en raison de l'appareil propulsif.	
1957	Protet	1.650	56 %	Milieu 1963.	Début 1964.
	H. V. Henry.....	Idem.	32 %	Fin 1963.	Milieu 1964.
1959	Bâtiment logistique n° 1 « Rhin » (électronique)..	2.000	80 %	Octobre 1962.	1963
1960	Frégate lance-engins n° 1..	4.400	15 %	Début 1965.	Milieu 1966.
1962	Bâtiment logistique n° 2 « Rhône » (sous-marin)..	2.000	35 %	Fin 1963.	Fin 1964.
1962	Bâtiment logistique n° 3 (dragage)	2.000	Néant.	Milieu 1965.	Fin 1965.
1963	Frégate lance-engins n° 3..	4.400	»	Construction supprimée par l'amendement initial, puis seulement bloquée par l'amendement rectifié.	
	<i>Pour mémoire :</i>				
	Bâtiment logistique n° 4...	2.000	»	Construction prévue par le plan d'équipement mais abandonnée faute de financement.	

De ce second tableau, il ressort que la cadence des constructions neuves diminuera en 1964 et plus gravement en 1965 et 1966 si la construction de la troisième frégate lance-engins n'était pas entreprise d'ici quelques mois.

Devant la diminution du plan de charge de ces deux arsenaux et la menace des licenciements d'ouvriers qui devaient en résulter de fin 1963 à 1965, une émotion se fit jour à Brest et à Lorient qui eut son écho lors des débats devant l'Assemblée Nationale les 23 et 24 janvier dernier.

Le Gouvernement fut sensible aux arguments présentés et déposa à la fin de la discussion budgétaire un nouvel amendement rectifiant l'amendement n° 30 et proposant les modalités suivantes :

1° L'achat des avions « Crusader » est maintenu ;

2° Les autorisations de programme nécessaires à la construction de la 3^e frégate lance-engins, soit 168 millions de francs, sont rétablies au budget, sous réserve d'un blocage des crédits ouverts.

La mise en chantier du bâtiment ne dépend donc plus que d'une autorisation conjointement donnée par MM. les Ministres des Armées et des Finances ;

3° La construction des engins de débarquement de la tranche 1961 et du pétrolier-ravitailleur de la tranche 1962 est « différée ».

En réalité, comme dans la rédaction primitive de l'amendement, il s'agit d'une véritable suppression de constructions.

En effet, les autorisations de programme correspondantes du fait qu'elles sont transférées au profit de l'achat des « Crusader » devront être rétablies dans un budget ultérieur, dans le cadre des plafonds annuels, avec toutes les difficultés qu'une telle inscription entraînera ;

4° Les autorisations de programme qui devaient figurer au budget de 1964 pour la construction d'un transport de chalands de débarquement, soient 55 millions de francs, sont attribuées, dès 1963, au chapitre 53-51 en vue du financement de l'acquisition des « Crusader ».

C'est cet amendement rectifié qui fut voté par l'Assemblée Nationale.

En définitive, cet amendement, dans sa nouvelle forme, apporte une solution favorable à la question de la 3^e frégate lance-engins et, par conséquent, au maintien du plan de charge du port de Lorient, sous la réserve que le blocage de l'autorisation de programme soit levé d'ici quelques mois.

Par contre, la situation reste la même pour les bâtiments auxiliaires.

La suppression des constructions correspondantes laisse entière la menace de rupture du plan de charge de l'arsenal de Brest, qui risque d'entraîner une réduction de l'effectif des ouvriers allant de 500 en 1963 à 1.200 en 1964 et de 1.500 à 2.000 en 1965.

Votre Commission regrette qu'aucune solution ne soit pratiquement apportée au problème posé dans cet arsenal.

Elle n'a donc pas cru devoir accepter la position prise par l'Assemblée Nationale.

Elle a rejeté la proposition transactionnelle votée par cette dernière et a rétabli les crédits figurant au projet du budget primitif.

Cette mesure doit en conséquence rendre impossible l'achat des 46 avions « Crusader », ce qui ne manquera pas d'entraîner de très graves conséquences sur le plan de l'efficacité de nos forces aéronavales et de la sécurité de nos marins.

C'est pour cette raison que votre Commission des Finances insiste auprès du Gouvernement pour qu'il accepte de reconsidérer le problème du plan de charge de l'arsenal de Brest et accorde, soit en première lecture devant le Sénat, soit au cours des navettes, la possibilité d'effectuer la construction du pétrolier-ravitailleur.

TROISIEME PARTIE

EXAMEN DES CHAPITRES BUDGETAIRES DU BUDGET DE LA SECTION « MARINE »

Il apparaît indispensable d'indiquer, chapitre par chapitre, les conditions dans lesquelles s'effectuera la consommation des crédits compte tenu des dotations prévues en 1963.

I. — Dépenses de fonctionnement (Titre III).

A. — LES PERSONNELS

Les dépenses de personnels n'accusent pas au total de grandes différences avec celles de 1962 :

En effet, en 1963, l'ensemble des crédits affectés aux personnels (rémunérations, entretien et prestations sociales) atteint 1.174,6 millions de francs, soit seulement 68 millions de francs de plus qu'en 1962, c'est-à-dire une hausse de 6,14 %.

J'ai déjà indiqué qu'une part de l'incidence du relèvement des soldes et salaires avait été compensée par les économies résultant de l'arrêt des hostilités en Algérie et de la réduction du service militaire.

Personnels militaires (Chap. 31-11 à 31-15).

Les effectifs militaires restent sensiblement au même niveau qu'en 1962 malgré la cessation des opérations militaires en Algérie et la réduction de la durée du service militaire ; en effet, la Marine constitue essentiellement une armée de métier, en conséquence moins touchée que l'armée de Terre par l'application du service

militaire de 18 mois aux jeunes gens du contingent ; d'autre part, la cessation des hostilités en Algérie ne s'est traduite en fait sur le plan des effectifs que par la dissolution de la D. B. F. M. et de quelques formations annexes.

La comparaison des effectifs au 31 décembre 1962 et au 31 décembre 1963 donne les différences suivantes (sans les officiers du corps de santé et les membres du corps du contrôle Marine) :

	EFFECTIFS		DIFFERENCES
	au 31 décembre 1962.	au 31 décembre 1963.	
Officiers	6.679	6.582	— 97
Officiers-mariniers	21.002	21.162	+ 150
Quartiers-mâîtres et matelots A.D.L.	22.323	21.638	— 686
Quartiers-mâîtres et matelots P.D.L.	26.934	26.034	— 900
Elèves des écoles préparatoires....	1.450	1.450	»
Personnel féminin.....	334	334	»
	78.722	77.169	— 1.532

L'arrêt des hostilités en Algérie et la réduction de la durée du service militaire ont entraîné la suppression de 401 emplois d'officiers maintenus après la durée légale du service, remplacés en partie par la création de 300 emplois d'enseignes de vaisseau pendant la durée légale.

D'autre part, les mesures de rajustement de carrière prises récemment, surtout en faveur des ingénieurs du génie maritime et des ingénieurs de direction de travaux, et qui portent à la fois sur une augmentation des indices de soldes et sur une ouverture de l'éventail des grades supérieurs, entraînent des suppressions et des créations d'emplois qui se compensent ; on note également un léger renforcement de l'effectif des officiers d'administration et des ingénieurs de direction de travaux de la branche des transmissions.

En définitive, ces différentes mesures entraînent une augmentation nette de quatre emplois au budget, soit le tableau suivant :

	CREATIONS D'EMPLOIS				SUPPRESSIONS D'EMPLOIS				NET
	Ingénieur génie maritime.	Ingénieur hydrographe.	Ingénieur direction travaux.	Officier d'administration.	Ingénieur génie maritime.	Ingénieur hydrographe.	Ingénieur direction travaux.	E. V.	
Ingénieur général de 1 ^{re} classe.....	3								+ 3
Ingénieur général de 2 ^e classe.....		1							+ 1
Ingénieur en chef de 1 ^{re} classe.....	1								+ 1
Ingénieur en chef de 2 ^e classe.....	1		30		1				+ 30
Ingénieur principal.....			1		1				»
Ingénieur et officier d'administration de 1 ^{re} classe.....	1		2	2	1	1	22		— 19
E. V. ingénieur et officier d'administration de 2 ^e classe.....	1		2	2			11	6	— 12
Totaux	7	1	35	4	3	1	33	6	+ 4
		+ 47			— 43				Créations d'emplois.

Pour les Corps d'Ingénieurs et particulièrement les Corps d'Ingénieurs de Direction de Travaux, ces mesures sont l'aboutissement de longues discussions entre M. le Ministre des Armées et M. le Ministre des Finances, discussions qui ont eu leur écho à la tribune du Sénat l'année dernière.

Il était, en effet, indispensable d'améliorer les conditions de carrière des corps d'Ingénieurs en vue, d'une part, de faire participer ces derniers au relèvement de la condition militaire, dont ont bénéficié les autres corps d'Officiers ; d'autre part, d'arrêter l'hémorragie des meilleurs éléments vers l'industrie privée.

Pour les personnels non officiers, la création de 150 emplois d'officiers mariniens et la suppression de 1.585 emplois de quartiers-maîtres et matelots sont la résultante de diverses mesures nécessitées, soit par l'arrêt des hostilités en Algérie, soit par la réduction du service militaire à 18 mois, soit par l'application de la troisième tranche annuelle d'amélioration de la pyramide des grades du corps des Equipages de la Flotte.

Ces différentes mesures donnent finalement la balance suivante :

	SUPPRESSIONS			CREATIONS		NET
	Réduction durée service militaire.	Amélioration pyramide des grades.	Modernisation mécano-graphique. Direction personnel militaire.	Réduction durée service militaire.	Amélioration pyramide des grades.	
Maitres principaux.....					83	+ 83
Premiers maitres.....					73	+ 73
Maitres					658	+ 658
Seconds maitres.....		489				— 489
Quartiers-maitres de 1 ^{re} classe.....			27		147	+ 120
Quartiers-maitres de 2 ^e classe.....	250 (A. D. L.)	121 (A. D. L.)				— 371
Matelots	650 (A. D. L.)	351 (A. D. L.)		5.600		+ 4.999
Maintenus	6.508					— 6.508
	7.008	961	27	5.600	961	— 1.435
	— 7.996			+ 6.561		Suppressions d'emplois.

Bien que les mesures partielles prises depuis deux ans en faveur des Equipages de la Flotte aient permis déjà d'améliorer sensiblement les conditions d'avancement, l'ancienneté moyenne actuelle qui s'impose aux marins non officiers pour être promus aux différents grades est encore longue, soit 10 ans 8 mois pour l'accès au grade de second maître (sergent); 14 ans pour l'accès au grade de maître (sergent-major); 17 ans pour l'accès au grade de premier maître (adjudant) et 19 ans 6 mois pour l'accès au grade de maître principal (adjudant-chef).

Cette trop longue attente dans l'avancement est, rappelons-le, inconnue du personnel non officier des Armées de Terre et de l'Air.

Espérons que les mesures proposées en 1963 hâteront la solution de ce problème.

Le prestige de la carrière d'officier-marinier dans la Marine Nationale est cependant tel que les engagements et les rengagements ne posent pas de problème sauf, peut-être, en ce qui concerne les engagements dans les groupes « Electricité Radio » et « Aéronautique Navale », qui exigent des conditions de culture générale plus élevée.

Personnels civils et ouvriers (Chap. 31-23 à 31-33).

Les effectifs des personnels civils et ouvriers varient encore moins, car en dehors d'un transfert de 14 emplois de la Section Marine à la Section Commune, on ne constate qu'une réduction de 210 ouvriers dans le cadre des ouvriers sous statut (soit au 31 décembre 1963, 37.282 ouvriers au lieu de 37.492 au 31 décembre 1962).

Cette légère diminution, soit 15 ouvriers du Commissariat de la Marine, 15 ouvriers des Travaux Maritimes et 180 ouvriers des Constructions et Armes Navales a pour origine la fermeture des installations de l'Arsenal de Sidi-Abdallah en Tunisie et de celles du Maroc, ainsi qu'une réduction de l'activité de la D. C. A. N. de Mers-el-Kebir.

En fait, la fermeture de ces installations a rendu disponible un nombre beaucoup plus important d'ouvriers dont la plupart ont fait l'objet de mutations dans les ports métropolitains, qui accusent entre le 1^{er} janvier 1962 et le 1^{er} janvier 1963 un accroissement sensible de leurs effectifs respectifs.

Il y a lieu cependant d'examiner séparément le cas de Bizerte et le cas de Mers-el-Kébir (ouvriers sous statut seulement).

Bizerte.

	EFFECTIFS résiduels au 1 ^{er} janvier 1962.	EFFECTIFS maintenus au 1 ^{er} janvier 1963 (prévisions).	MUTATIONS en métropole en 1962.
D. C. A. N.....	449	80	} 459
Autres directions et B. A. N. Karouba.	637	524	
Totaux	1.086	604	459

L'effectif maintenu au titre de la D. C. A. N. constitue essentiellement un échelon chargé de la liquidation des questions administratives relatives à l'ancien arsenal de Sidi-Abdallah.

Mers-el-Kébir.

	EFFECTIFS au 1 ^{er} janv. 1962.	EFFECTIFS prévus au 1 ^{er} janv. 1963.	MUTATIONS prononcées en Métropole au 1 ^{er} sept. 1962.	OUVRIERS n'ayant pas rallié leur poste au 1 ^{er} sept. 1962.
D. C. A. N.	2.125	1.600		
Autres directions et B. A. N. :			260	
Lartigue	788	833		
Totaux	2.913	2.428		757 dont 450 a b s e n t s pour mala- die.

Le fait qu'un grand nombre d'ouvriers n'ont pas rallié leur poste au 1^{er} septembre dernier a gêné considérablement le fonctionnement des services qui ne peuvent compenser sur place le départ ou l'absence d'ouvriers qualifiés.

Cependant, la fermeture envisagée de l'annexe aéronautique de la D. C. C. A. N. à Arbal et celle du centre de fabrication de torpilles à Mers-el-Kébir entraîneront de nouvelles réductions d'effectifs.

Entretien des personnels.

Sur le chapitre 32-41 (Alimentation), on note une augmentation nette de crédits de 4,3 millions de francs par rapport aux crédits alloués en 1962, ce qui correspond au réajustement des crédits sur la base des taux de ration constatés au 1^{er} juillet 1962, diminué de l'économie résultant de la cessation des hostilités en Algérie évaluée à 1,9 million de francs.

Pour les frais de déplacement (chap. 32-93), l'augmentation de 2,7 millions de francs a été imposée par les transports nécessités par les nouvelles implantations des effectifs à la suite de la cessation des opérations en Algérie et des transferts des effectifs stationnés et Tunisie et au Maroc.

Les autres chapitres ne donnent pas lieu à des remarques.

B. — MATÉRIEL ET FONCTIONNEMENT DES SERVICES

Approvisionnements et entretien de l'Aéronautique navale.

En ce qui concerne les combustibles et carburants (chap. 34-41), le projet de budget prévoit une réduction de 21,5 millions de francs, soit 19,77 % des crédits alloués en 1962, auxquels s'ajouteront 5 millions supplémentaires de diminution au titre de l'amendement.

Ces réductions sont dues, en partie, à la cessation des hostilités en Algérie, mais également à une mesure générale de réajustement des crédits aux besoins.

Pour les approvisionnements de la Flotte (chap. 34-42), les crédits prévus sont sensiblement du même ordre qu'en 1962, à l'exception d'une majoration de 1 million en vue de permettre à la Marine de participer aux dépenses de fonctionnement des stations L. O. R. A. N. sur le littoral pour le compte de l'O. T. A. N.

Une majoration de 3 millions, soit de 6 %, est, par contre, prévue sur le chapitre 34-52 — entretien des matériels de série de l'Aéronautique navale — en vue d'adapter les crédits aux besoins.

Entretien des bâtiments de la Flotte et dépenses de fonctionnement des Constructions et Armes navales.

L'augmentation de crédits proposée, soit 8,2 millions de francs, ne représente, en réalité, que 4,8 % des crédits de 1962 et a pour but une adaptation des crédits aux besoins, mais, en fait, elle ne fait que refléter l'incidence des hausses de prix survenues en 1962.

Les approvisionnements en pièces de rechange pour la Flotte resteront vraisemblablement à un niveau comparable à celui de 1962.

Grâce à d'importantes études d'organisation, la D. C. C. A. N. espère, dans un proche avenir, obtenir une plus grande efficacité dans l'approvisionnement des pièces de rechanges et qui aura pour effet de réduire les cas de rupture éventuelle de stocks et éviter des approvisionnements inutiles.

Les autres chapitres du titre III ne supportent pas de modifications importantes.

Il est toutefois nécessaire de noter qu'un chapitre spécial, soit le chapitre 36-01, continue à assurer le financement de la participation de l'Etat aux dépenses de fonctionnement du bataillon de marins pompiers de Marseille.

Votre Commission avait déjà souligné, en 1961, l'anomalie que représentait la prise en charge dans le budget de la Marine militaire des dépenses de fonctionnement qui intéressent, non pas le Département des armées, mais les collectivités et, en particulier, le Ministre de l'Intérieur (1,3 million de francs).

II. — Dépenses d'équipement (Titre V).

A. — ETUDES ET INVESTISSEMENTS

Pour le chapitre 51-71 (Etudes techniques d'Armement et Prototypes), le montant des autorisations de programme accuse une légère différence de 2,7 millions de francs en moins par rapport au budget de 1962 ; par contre, les crédits de paiement prévus sont en réduction de 25,1 millions.

Les crédits doivent permettre de poursuivre les études classiques ainsi que les études de mise au point des engins téléguidés Masurca et Malafon.

Les autorisations de programme et les crédits de paiement affectés aux investissements techniques dans les arsenaux (travaux immobiliers, gros outillage et matériel roulant des Services des Constructions et Armes navales), ne subissent pratiquement pas de changement par rapport à 1962 (Chap. 52-71).

Parmi les mesures nouvelles prévues à ce chapitre, aucune autorisation de programme ne figure en vue de permettre l'implantation en métropole de l'Annexe aéronautique d'Arbal de la D. C. A. N. de Mers-el-Kébir, près de Lartigue, dont l'activité est concentrée sur la revision des avions de grande exploration Neptune.

Le transfert de l'activité de ce groupe d'ateliers en France apparaît cependant inéluctable, la base Inter-Armées de Mers-el-Kébir ne pouvant les accueillir.

Il en est de même du Centre souterrain de fabrication des torpilles à Santa-Cruz, dont le maintien dans la Base de Mers-el-Kébir ne paraît également pas concevable.

B. — FABRICATIONS

Il y a lieu de distinguer entre les Constructions neuves de la Flotte, le matériel de série de l'Aéronautique navale, les munitions et les autres fabrications.

Constructions neuves de la Flotte (Chap. 53-71).

Telles que le projet initial les présente, les autorisations de programme nouvelles prévues pour 1963 sont en réduction de 39,4 millions de francs par rapport à celles allouées en 1962.

1° *Au titre de la loi-programme*, les opérations suivantes sont autorisées :

— Construction de la troisième frégate lance-engins de 4.400 t (168 millions de francs).

Ainsi que je l'ai dit, la mise en chantier de ce bâtiment est bloquée jusqu'à une décision ultérieure du Gouvernement.

— Troisième annuité de la plate-forme du sous-marin expérimental dérivé de la coque du Q 244, soit 35 millions de francs.

Cette plate-forme doit permettre en particulier l'étude des conditions spéciales de navigation sous-marine à grande profondeur et par inertie, ainsi que du lancement d'engins partant de sous-marins en plongée.

— Anticipation de 50 millions de francs sur l'autorisation de programme qui doit figurer en 1964 au titre de la coque du sous-marin atomique opérationnel.

Cette anticipation est accordée en vue de permettre de lancer, dès 1963, les premières commandes d'approvisionnements et ainsi d'avancer la date de mise en chantier de la coque de ce bâtiment.

Selon les renseignements recueillis, les travaux de construction du réacteur prototype à terre suivent favorablement leur cours à Cadarache.

Rappelons, toutefois, que la mise en service de ce sous-marin porteur d'engins, qui est théoriquement prévue en 1969, nécessite qu'à la même époque, à la fois, le réacteur atomique, l'engin naval

et la production de l'usine de Pierrelatte de l'uranium enrichi à haute densité en vue de la propulsion du sous-marin soient fidèles au rendez-vous.

A ce point de vue, il a été fait plusieurs fois état dans la Presse que le Gouvernement des Etats-Unis, revenant sur une attitude de refus de toute aide à la France dans la réalisation de son futur sous-marin atomique aurait proposé la cession, à titre onéreux, d'un sous-marin atomique de chasse, à armement classique, sous la réserve d'un accord obtenu au sein du Congrès des Etats-Unis.

Votre Commission espère qu'une telle offre, qui permettrait d'effectuer des économies, sur le plan des études, dans la réalisation du prototype français pourra avoir une suite favorable.

Mais, cette information vient encore d'être dépassée, par l'annonce qu'à la suite des entretiens anglo-américains à Nassau, le même Gouvernement américain proposerait à la France la cession, dans le cadre de l'O. T. A. N., de fusées Polaris en vue de l'armement de nos futurs sous-marins atomiques.

L'éventualité d'une telle cession propose des problèmes politiques qui dépassent le cadre même du budget de la Marine ; elle aurait l'avantage de réduire la lourde charge que représente l'étude d'un engin français M. S. B. S., mais ne serait évidemment pas de nature à avancer la date de mise en service du premier sous-marin atomique national, du fait que les deux autres facteurs soit la construction du sous-marin lui-même et la production de l'uranium enrichi nécessaire à la propulsion du navire ne peuvent être réalisés avant 1968.

2° *Hors loi-programme*, le projet de budget prévoit des autorisations de programme nouvelles pour diverses réalisations, soit notamment :

— Elaboration d'un système d'exploitation des informations tactiques N. T. D. S. (15 millions de francs) ;

— Poursuite de la refonte de quatre escorteurs qui doivent être équipés d'engins « Tartar » (68,5 millions de francs) ;

— Mise en chantier d'une gabarre de rade (16 millions de francs).

Les crédits de paiement prévus sont du même ordre qu'en 1962 et doivent permettre d'assurer l'échéancier des paiements.

Une mention particulière doit être faite en ce qui concerne les constructions des petits bâtiments qui doivent intervenir en 1963 et ultérieurement au titre des accords récents de coopération technique, signés avec les Etats Malgache et Africains, qui prévoient la cession à ces Républiques de garde-côtes, vedettes et engins de débarquement.

S'il est d'un grand intérêt pour leur activité que nos arsenaux puissent assurer les constructions de ces petits bâtiments, il est évident que le budget de la Marine, dont le plafond est strictement fixé pour ses propres tâches, ne saurait supporter les dépenses correspondantes.

Votre Commission doit obtenir de Monsieur le Ministre des Armées toute assurance sur ce point.

Matériel de série de l'Aéronautique Navale (Chapitre 53-51).

En ne tenant pas compte du rétablissement au budget de 1963 des 215 millions de francs relatifs à la fabrication de l'avion « Atlantic », les seules autorisations de programme nouvelles inscrites initialement sur le chapitre 53-61, si elles accusent une légère majoration de 6,4 millions de francs sur celles allouées en 1962, ne portaient, sur aucun matériel de série nouveau, mais seulement sur l'acquisition de pièces de rechange et sur des équipements militaires.

Mais, ainsi que je l'ai indiqué, l'amendement modifié n° 30 déposé auprès de l'Assemblée Nationale par le Gouvernement tend à majorer ces autorisations de programme nouvelles de 223 millions de francs supplémentaires en vue de permettre l'acquisition d'avions d'interception « Crusader » aux Etats-Unis.

En ce qui concerne l'avion patrouilleur « Atlantie », les essais se poursuivent favorablement.

Une première tranche de 40 avions, soit 20 pour la France et 20 pour l'Allemagne de l'Ouest, est sur le point d'être mise en fabrication.

Cependant, la fabrication des 26 appareils prévus par la loi-programme pour les Forces Aéro-Navales françaises ne pourrait s'effectuer intégralement sans un complément de financement ; seule la fabrication de 15 ou 16 avions serait possible, alors que le déficit en appareils de grande exploration apparaît devoir être de 30 unités.

La question se pose donc de savoir dans quelles conditions le remplacement progressif des avions « Neptune » par des « Atlantic » pourra être assuré.

Autres fabrications (Chap. 53-41, 53-61 et 53-73).

Il n'est constaté que peu de modifications dans l'attribution des autorisations de programme et de crédits de paiement afférents à la constitution des stocks d'effets d'habillement, couchage et casernement, à la fabrication de matériel spécialisé de transmissions et à l'équipement militaire en matériel de stations radars, équipement des côtes et défense radiologique.

Il n'est cependant pas prévu de nouveau programme de constructions de collections pour mobilisation.

C. — INFRASTRUCTURE

L'augmentation des autorisations de programme par rapport à l'année précédente, soit au total de 26,5 millions de francs est surtout destinée à permettre le recasement en métropole de certaines installations qui se trouvaient en Afrique du Nord.

Pour les Bases de l'Aéronautique navale (chap. 54-52), il est prévu 23 millions de francs en plus, soit une majoration de 70 % ; les principales dépenses inscrites concernent notamment l'allongement de la piste de la B. A. N. d'Hyères, la construction d'un entrepôt principal de l'Aéronautique navale à Quimper, l'aménagement de la B. A. N. de Lann-Bihoué, mais surtout la création d'un nouvel aérodrome de Landivisiau, devenu indispensable pour recueillir les appareils des porte-avions *Clemenceau* et *Foch* qui seront plus spécialement, dans l'avenir, destinés à opérer en Atlantique, alors que les bases déjà existantes dans la région de Brest et Lorient (Bases de Lann-Bihoué et de Lanvéoc-Poulmic) sont déjà saturées.

Au titre de cette nouvelle base, il est demandé une autorisation de programme de 7,6 millions de francs ; une participation de l'O. T. A. N. est d'ailleurs prévue.

En ce qui concerne les travaux immobiliers exécutés sous le contrôle de la Direction centrale des travaux maritimes et immobiliers (chapitre 54-61), une hausse de 47 % est également enregistrée par rapport à 1962.

Le programme des travaux nouveaux porte surtout sur :

1° l'achèvement de la remise en état des installations portuaires (quais, bassins), du port de Toulon et pour lequel 11,2 millions sont prévus comme en 1962 ;

2° Les travaux de construction à effectuer dans la région de Lorient en vue de l'implantation de l'Ecole des Fusiliers et du Centre Interarmées d'opérations amphibies (C. I. O. A.) qui étaient installés en Algérie au Cap Matifou et à Arzew (21,6 millions de francs) ;

3° L'accélération de la construction de la nouvelle Ecole Navale à Lanvéoc-Poulmic et le démarrage du regroupement à terre des écoles militaires de la III^e Région Maritime qui se trouvaient dispersées (15,5 millions de francs au lieu de 9,5 millions en 1962).

Sur ces autorisations de programme, 9 millions sont ouverts par anticipation sur le produit à attendre de la vente des anciens bâtiments pontons encore utilisés à Toulon et à Brest.

Toujours en ce qui concerne le chapitre 54-61, il est noté une réduction très notable des autorisations de programme affectées au Secteur Marine de la Base de Mers-el-Kébir (0,8 million de francs au lieu de 3,9 millions en 1962).

Cette autorisation de 0,8 million de francs est destinée uniquement à des travaux d'intérêt militaire et général dont l'exécution sera fonction des décisions prises concernant la Base Interarmées.

Il reste cependant sur le plan des crédits de paiement, un reliquat de paiement à effectuer au titre des programmes antérieurs.

La construction de la nouvelle piste d'aviation interarmées est imputée sur les crédits de la Section Commune.

Pour Bizerte, il est maintenu une petite autorisation de programme de 150.000 francs destinée à permettre les dépenses inévitables de fonctionnement de la Base militaire de La Pêcherie.

Enfin, sur le plan des travaux intéressant les services H. C. C. et les parcs à combustibles (chap. 54-41), on note une hausse de 10 à 12 % dans les autorisations de programme destinée soit à permettre l'aménagement d'ateliers et magasins à Toulon et Brest, soit à financer la réévaluation des dépenses de construction du parc souterrain de produits blancs à Brest.

Les crédits de paiement prévus en 1963 au titre des divers chapitres d'infrastructure sont dans l'ensemble du même ordre qu'en 1962, sauf en ce qui concerne le chapitre 54-51 (Bases de l'Aéronautique Navale) sur lequel on constate une baisse de 4,6 millions de francs.

CONCLUSION

Le budget de 1963 pour la Section Marine ne comporterait, en définitive, que peu de différences avec celui de 1962 si, le Gouvernement, devant la nécessité de prévoir le financement d'avions d'interception en remplacement des « Aquilon » pour les porte-avions, n'avait proposé des mesures qui risquent de bouleverser le rythme des constructions neuves de la Flotte.

Sur le plan des crédits de fonctionnement, l'incidence des mesures prises de relèvement des rémunérations n'est couverte que partiellement par les économies des dépenses résultant de l'arrêt des hostilités en Algérie et de la réduction de la durée du service militaire.

Il est vrai que les dépenses supportées par la Marine en Algérie du fait des hostilités ne représentaient qu'une part relativement faible du montant global des crédits affectés à l'entretien des personnels.

Sur le plan des crédits d'équipement, les études concernant la réalisation du premier sous-marin atomique sont assez avancées pour permettre d'avancer le démarrage de la construction de la coque.

Par contre, les transferts d'autorisation de programme envisagés par le Gouvernement au profit du chapitre du matériel de série de l'Aéronautique Navale provoquent l'ajournement de plusieurs des constructions neuves de bâtiments de la Flotte, ce qui entraîne des conséquences graves à la fois pour l'homogénéité de nos Forces Navales d'intervention et le plan de charge des arsenaux de Brest et de Lorient, dont le déséquilibre risque de provoquer des licenciements d'ouvriers en 1964 et 1965.

L'amendement modifié présenté par le Gouvernement, et voté par l'Assemblée Nationale, permet cependant d'espérer la mise en chantier effective de la troisième frégate lance-engins à Lorient au cours de l'année, du fait que les autorisations de programme concernant ce bâtiment ne sont que « bloquées ».

Par contre, l'ajournement envisagé de la construction de plusieurs bâtiments auxiliaires risque de poser un problème crucial pour l'avenir de l'activité de l'arsenal de Brest et soulève une émotion légitime dans la population brestoise.

Votre Commission espère que le Gouvernement acceptera de revenir sur sa position tout du moins en ce qui concerne la construction du pétrolier-ravitailleur qui doit être effectuée dans ce port.

C'est sous cette réserve que votre Commission propose d'adopter le projet de budget pour la Section Marine.

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 40 bis.

Intégration d'ingénieurs en chef des directions de travaux des constructions navales dans le corps des ingénieurs du génie maritime.

Texte. — A titre exceptionnel, le Ministre des Armées est autorisé à intégrer en 1963, dans le corps des ingénieurs du Génie maritime, les ingénieurs en chef des directions de travaux des constructions navales ayant six ans d'ancienneté dans leur grade et titulaires d'au moins deux diplômes d'ingénieur délivrés par des écoles publiques, dont celui d'ingénieur de l'école technique supérieure des constructions navales obtenu avec la mention honorable.

Les intéressés seront nommés au grade d'ingénieur en chef de 2^e classe du Génie maritime et conserveront, lors de leur nomination à ce grade, une ancienneté de trois ans.

Commentaires. — Cet amendement a été présenté par la Commission de la Défense nationale de l'Assemblée Nationale. Il a pour but de permettre à certains ingénieurs en chef des directions de travaux des constructions navales, qui se trouvent plafonnés dans leur corps, de pouvoir être intégrés, sous certaines conditions, dans le corps des ingénieurs du Génie maritime.

Votre Commission ne soulève pas d'objection à l'adoption du présent article.