

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1965-1966

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 octobre 1965.

## RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), à la suite de la mission effectuée du 27 juin au 4 juillet 1965 par une délégation de cette Commission sur les aspects financiers de l'aménagement du Centre d'expérimentation du Pacifique,*

Par MM. Marcel PELLENC, André COLIN,  
Yvon COUDE DU FORESTO et Roger HOUDET,

Sénateurs.

---

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

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>Préambule</b> .....	<b>3</b>
<b>Programme de la mission</b> .....	<b>7</b>
<b>Chapitre I. — Caractéristiques des aménagements en cours</b> .....	<b>9</b>
<b>Chapitre II. — Le coût de l'aménagement du Centre d'expérimentation                   du Pacifique</b> .....	<b>17</b>
<b>Chapitre III. — Observations et conclusions</b> .....	<b>23</b>

---

## P R E A M B U L E

Mesdames, Messieurs,

A la suite d'auditions de M. le Ministre des Armées par le groupe d'études des problèmes militaires qui réunit, au sein de votre Commission des Finances, l'ensemble des rapporteurs spéciaux chargés des différents budgets des forces armées, la Commission a décidé, au début du mois de juin 1965, d'envoyer une délégation de quatre de ses membres chargée d'apprécier les aspects financiers de la mise en place du Centre d'expérimentation du Pacifique.

Cette mission s'est effectuée, nous devons le souligner, non seulement avec le consentement mais avec le plein appui de M. le Ministre des Armées et le concours exemplaire de toutes les autorités responsables.

C'est donc un devoir et un plaisir pour les membres de la délégation de la Commission des Finances d'adresser à M. Messmer, Ministre des Forces Armées, au Général Thiry, Directeur de la D. I. R. C. E. N., et à l'éminent commandant du C. E. P., l'Amiral Thabaud, l'expression de leur très vive satisfaction et de leur reconnaissance, non seulement pour les conditions matérielles dans lesquelles cette mission a pu se dérouler mais surtout pour l'esprit de coopération qui a présidé, tant aux visites des installations qu'aux nombreux entretiens qui les ont accompagnées. Les plus grandes facilités d'investigation ont été réservées aux représentants du Sénat et la plus ample documentation leur a été fournie.

Ils saisissent d'ailleurs cette occasion pour rendre un vif et sincère hommage collectif à tous ceux qui ont contribué sur place à cette entreprise exceptionnelle et qui, grâce à l'esprit qui les anime et à l'influx communiqué par leurs chefs ont constitué une équipe d'élite audacieuse et efficace. Ce fait constaté par votre délégation unanime est, en tout premier lieu, l'œuvre de M. l'Amiral Thabaud, Commandant du C. E. P. dont nous saluons la récente

promotion à d'éminentes fonctions de notre Marine Nationale, de ses collaborateurs militaires de toutes les armes et de ceux du C. E. A. placés sous la haute direction de M. le Directeur Chauvin.

\*  
\* \*

La mission de la délégation de la Commission des Finances au Centre d'expérimentation du Pacifique s'est déroulée parallèlement à celle d'une délégation de la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces Armées, délégation présidée par notre éminent collègue M. André Monteil, ancien Ministre de la Marine.

Nous devons à la vérité, de reconnaître que les investigations des membres de la Commission des Finances n'auraient pu porter tous leurs fruits sans la présence de personnalités du Sénat, éminemment expertes dans les domaines militaires et nous souhaitons exprimer devant le Sénat, non seulement notre entière satisfaction de cette collaboration mais également l'enseignement que nous en avons tiré pour assurer une pleine efficacité aux missions que notre Assemblée, dans sa sagesse, veut bien confier aux représentants de ses commissions.

\*  
\* \*

Il convient de noter, en outre, que M. le Ministre d'Etat chargé des D. O. M. et T. O. M. responsable des territoires polynésiens, avait été informé par les soins de M. le Président de la Commission des Finances du déroulement de cette mission d'information. Ainsi, la délégation a pu, sur les instructions obligeantes de M. le Ministre d'Etat, prendre contact avec les autorités civiles responsables du Gouvernement de la Polynésie et, en l'absence de M. le Gouverneur, a été reçue par M. le Secrétaire général du Gouvernement qui lui a fourni d'utiles précisions, notamment sur la situation actuelle de l'emploi en Polynésie.

\*  
\* \*

Le présent compte rendu de la délégation de votre Commission des Finances ne comporte aucun jugement de valeur sur l'opération décidée par le Gouvernement dans le cadre de sa politique militaire. Il tend simplement à décrire objectivement les éléments qui concourent à cette réalisation en dehors des considérations politiques qui ont déjà été formulées à plusieurs reprises, tant par votre Commission des Finances que par le Sénat.

Ses observations seront d'ailleurs limitées aux aspects financiers de l'entreprise, la Commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces Armées devant apporter au Sénat toutes les informations nécessaires sur l'organisation du C. E. P. tant du point de vue logistique que sur le plan opérationnel.

\*  
\* \*

Dans le cadre de l'enquête récemment amorcée au Moyen-Orient sur l'état de nos relations financières et économiques avec différents pays traditionnellement liés à la France, la délégation de la Commission des Finances a été autorisée par le Bureau du Sénat à saisir l'opportunité de cette lointaine mission dans le Pacifique pour poursuivre ses investigations au Japon et dans le territoire de Hong-Kong.

Dans un souci de clarté, le présent compte rendu ne traitera cependant que des questions concernant le Centre d'expérimentation du Pacifique. Les observations faites au cours du rapide passage de la délégation à Hong-Kong et au Japon seront incluses dans le premier rapport d'information sur l'évolution de nos relations financières et économiques avec différents pays, rapport également publié au cours de la présente session.

\*  
\* \*

**MISSION D'INFORMATION**  
**de la Commission des Finances**  
**au Centre d'expérimentation du Pacifique.**

(Juillet 1965.)

---

Autorisée par le Sénat dans sa séance du 15 juin 1965, la mission d'information de la délégation de la Commission des Finances chargée d'étudier les aspects financiers de l'aménagement du Centre d'expérimentation du Pacifique s'est déroulée du 26 juin au 4 juillet 1965.

*Composition de la délégation.*

La délégation était ainsi composée :

M. Marcel PELLENC, Sénateur du Vaucluse; Rapporteur général de la Commission des Finances ;

M. André COLIN, Sénateur du Finistère, Ancien Ministre, Rapporteur spécial du Budget annexe des Poudres ;

M. COUDÉ DU FORESTO, Sénateur des Deux-Sèvres, Ancien Ministre, Rapporteur spécial du Budget de l'Air ;

M. Roger HOUDET, Sénateur de Seine-Maritime, Ancien Ministre, Rapporteur spécial du Budget des Services du Premier ministre (Commissariat à l'Energie atomique) ;

M. CAMPBELL, Chef du Secrétariat de la Commission des Finances accompagnait la délégation, ainsi que M. le Contrôleur général de la Marine DORBEC, expert détaché auprès de la Commission des Finances.

## PROGRAMME DE LA MISSION

---

*Dimanche 27 juin 1965.*

Arrivée à Tahiti-Faaa.

*Lundi 28 juin 1965.*

Déjeuner à Azahiri (mess des officiers). Visite du port de Papeete et exposés des travaux en cours. Exposés sur le C. E. P., par l'amiral Thabaud commandant le C. E. P., le capitaine de frégate Hervio, chef d'état-major, le commandat Labat.

*Mardi 29 juin.*

Matin : visite des installations à terre (Taaone) — camps d'Arue (5<sup>e</sup> R. M. P.) — logements Cowan et Cilofi, établissement naval de Fare-Ute. Visite de « l'Ouragan » et survol des installations par hélicoptère.

Après-midi : conférence avec les responsables du C. E. A et visite des installations C. E. A. Départ vers Hao.

*Mercredi 30 juin.*

Matin : accueil par le colonel commandant la base. Exposés et visite complète des installations.

Après-midi : arrivée à Mururoa. Dîner et coucher à bord du « Maine ».

*Jeudi 1<sup>er</sup> juillet.*

Matin : exposés de l'amiral Thabaud, du commandant du site et de ses collaborateurs. Visite du P. E. A. « Dindon ».

Après-midi : survol en hélicoptère des différentes installations. Dîner et coucher à bord du « Maine ».

*Vendredi 2 juillet.*

Matin : visite du P. E. A. « Denise », du poste de commandement de tir et des installations logistiques.

Après-midi : retour à Papeete après survol de Fangataufa.  
Réception par M. le Secrétaire Général du Gouvernement.

*Samedi 3 juillet.*

Visite de Bora-Bora et réception d'adieu donnée par la délégation.

*Dimanche 4 juillet.*

Départ de Tahiti-Faaa.

\*  
\* \*

Au cours de sa mission en Polynésie française, la délégation de la Commission des Finances a pu apprécier l'importance des moyens mis en œuvre pour l'aménagement du Centre d'expérimentation nucléaire du Pacifique qui doit, à partir de 1966, prendre la relève des installations du Sahara.

L'attention de la délégation s'est portée particulièrement sur les caractéristiques des aménagements en cours, sur l'évaluation du coût financier des opérations et sur diverses observations générales faites sur place.



## CHAPITRE I

### CARACTERISTIQUES DES AMENAGEMENTS EN COURS

Certains des aspects présentés par l'aménagement du Centre d'expérimentation du Pacifique méritent d'être spécialement soulignés : isolement géographique des sites, étendue des installations à prévoir, importance des bases arrières, caractère essentiellement aéro-maritime des opérations, modalités financières d'exécution des travaux, étroite coopération qui s'impose dans l'action menée par le Commissariat à l'énergie atomique et les Armées.

#### 1. — Isolement géographique des sites d'expérimentation.

Le but recherché dans l'aménagement des sites du C. E. P. est de permettre d'exécuter des explosions aériennes nucléaires dont la puissance pourra varier de quelques kilomètres à quelques mégatonnes, soit sur barge, soit en altitude par le moyen de ballons, avions téléguidés ou même engins.

Le choix d'une nouvelle implantation devait être dicté par des conditions impératives, zone quasi déserte, sous souveraineté française, offrant la possibilité d'aménagement, dans ses approches, d'une trentaine de postes de météorologie, de mesure de radioactivité et de télémesure de la portée et de l'intensité des explosions, disposant enfin, à proximité, d'un grand port et d'un aérodrome de classe internationale.

Les deux atolls des îles Tuamotou qui ont été retenus à cet effet, Mururoa et Fangataufa, d'ailleurs inhabités, réunissent bien ces conditions, mais, étant donné leur isolement géographique extrême dans le Sud du Pacifique, au prix de complications sur le plan à la fois de l'exécution des travaux, des possibilités de recrutement de main-d'œuvre, des sujétions de transports de toute nature.

Les distances sont énormes, Paris à 19.000 kilomètres, Nouméa à 5.000 kilomètres.

Le seul centre le plus proche des deux atolls est Papeete, cependant situé à 1.200 kilomètres ; cette petite ville où aboutissent les grandes lignes de communication maritimes et aériennes, ne dispose pas de ressources industrielles valables.

La main-d'œuvre locale se trouve répartie dans l'immensité des îles Sous-le-Vent, Tuamotou, Gambier et même Marquises, mais peu spécialisée.

Tout doit donc être créé dans ces îles déshéritées, en vue de permettre l'aménagement des sites de tir.

C'est en raison de cet isolement, qui entraînera, lors des expériences, la concentration sur place d'importants moyens maritimes, aériens et terrestres qui ne pourraient demeurer en permanence, qu'il a été décidé de ne pas exécuter des tirs espacés, mais de les grouper au cours de campagnes d'une période de 4 à 6 mois.

C'est dans ce sens que trois zones de tirs sont aménagées, deux à Mururoa et une à Fangataufa (pour les tirs à grande puissance qui prendront place après ceux exécutés à Mururoa).

## 2. — Etendue des installations à réaliser.

D'abord, le terrain des deux atolls, fait de l'accumulation millénaire de coraux, constitue un facteur de complication dans les travaux d'aménagement.

L'atoll de Mururoa est le plus grand ; il comporte une mince couronne d'îlots fragmentés qui abrite un lagon de 30 kilomètres de long et de 10 kilomètres de large, profond et très navigable malgré de nombreux pâtes de coraux ; la passe qui permet d'y accéder, profonde de 7 mètres, doit être draguée pour la rendre praticable à des bâtiments de l'importance du croiseur « De Grasse ».

L'atoll de Fangataufa, plus petit, a 10 kilomètres de diamètre environ ; son utilisation nécessite l'ouverture d'une passe à 7 mètres environ de profondeur dans des conditions difficiles.

Sur les champs de tir, les commandes à distance des explosions, puis leur observation, seront opérées par le moyen d'équipements techniques qui doivent, pour la plupart, être contenus dans des blockhaus très résistants, en béton armé, susceptibles de subir sans dommage tous les effets de l'explosion à faible distance.

La construction de ces ouvrages, sur des terrains difficiles, exige l'aménagement de plages de débarquement et d'installations portuaires pour la mise à terre des matériels lourds, de camps provisoires pour héberger les travailleurs, de magasins pour stocker les équipements les plus précieux, des ateliers d'entretien, des centrales électriques et des installations d'eau douce.

A cela s'ajoute la nécessité de réaliser des pistes pour les avions de transport et de liaison (Mururoa) ou d'aires d'atterrissage pour hélicoptères (Mururoa et Fangataufa).

Pour réaliser ces travaux, il a fallu faire appel à des entreprises de travaux publics disposant de moyens puissants en camions, bulldozers, scrappers, concasseurs, grues, ou à des entreprises spécialisées dans les travaux à la mer pour le creusement des passes et les installations portuaires.

A Mururoa, l'édification des énormes blockhaus d'enregistrement des tirs était avancée lors du séjour de la mission sur les sites (ouvrages « Dindon » et « Denise ») ainsi que le poste central de tir « Anémone ». Toutefois, en vue de rattraper divers retards dûs à des insuffisances de main-d'œuvre, il a été décidé de retarder l'exécution des travaux concernant Fangataufa de manière à libérer du personnel.

Il importe, en effet, que les travaux concernant Mururoa soient achevés à temps vers février 1966, de manière à permettre l'installation des équipements techniques avant le début de la première campagne de tir, prévue pour 1966.

### **3. — Importance des bases arrières.**

L'aménagement d'une base arrière permettant de recueillir les personnels des atolls au moment des tirs et disposant des ateliers et laboratoires spécialisés pour l'étude des enregistrements immédiatement après les tirs, s'imposait.

Papeete devait être le lieu d'implantation de cette base puisque toutes les lignes de communication y aboutissent et que cette ville est le siège du gouvernement avec lequel le C. E. P. entretient des contacts étroits.

Toutefois, pour des raisons politiques et économiques, il a été jugé préférable de n'y installer que l'indispensable pour ne pas bouleverser la vie de l'île, soit seulement :

— le commandement et l'administration du Centre d'expérimentation du Pacifique ;

— le centre technique C. E. P.-Armées pour la mise en condition du matériel avant envoi sur les sites, à l'exclusion de tout ce qui est radioactif ou explosif ;

— une base de soutien permettant le transit du matériel et des personnels, le stockage du matériel, l'entretien des moyens navals et aériens, ce qui a entraîné l'agrandissement des installations portuaires de Papeete, d'ailleurs réclamé, en vain, depuis longtemps sur le plan civil.

Il était donc nécessaire de compléter Papeete par une base où seraient concentrés les produits radioactifs et les explosifs, les moyens de décontamination et qui servirait également de lieu de dégagement du personnel et des moyens navals et aériens pendant les périodes de tir dans les sites.

A cet effet, l'atoll de Hao, situé à 1.000 kilomètres de Papeete et à 450 kilomètres de Mururoa, fut choisi, disposant d'un lagon très vaste et d'une ceinture de corail large de 300/400 mètres.

Par contre, l'utilisation de cet atoll nécessite des travaux importants, en particulier :

— le creusement de la passe de l'entrée du lagon pour la débarrasser de ses éperons de coraux ;

— l'aménagement d'une base aéronavale comportant une piste de 3.400 mètres, à l'échelle des aérodromes internationaux, d'ailleurs susceptible de servir de piste de dégagement de celle de Faaa à Papeete, un héliport, des hangars et ateliers ;

— la création d'une zone portuaire à l'intérieur du lagon, comprenant un quai long de 100 mètres et offrant 7 mètres de tirant d'eau, plusieurs beachings, des portiques de levage ainsi que toute une flottille de bâtiments de servitude ;

— l'installation d'une cité-vie, prévue pour 4.000 personnes, à l'usage des personnels des entreprises, du C. E. A. et des Armées et pour lesquels ont été aménagés des bungalows légers, plusieurs foyers, un cinéma, une centrale électrique et un équipement de production d'eau douce ;

— l'installation d'un centre technique qui est l'épine dorsale de cette base avancée, comportant trois zones, celle des explosifs nucléaires, celle des laboratoires d'études et d'analyses nucléaires, celle de la décontamination et des ateliers d'équipements spéciaux.

Les travaux de la zone portuaire et de la cité-vie sont menés activement pour être achevés au cours de l'hiver ; il restera à assurer l'édification du centre technique sous la forme d'éléments préfabriqués en métropole.

#### 4. — Caractère essentiellement aéro-maritime des opérations.

Les expérimentations nucléaires qui seront effectuées dans le Pacifique se présenteront comme une vaste opération aéro-navale mettant en œuvre de puissants moyens, comportant à la fois des éléments logistiques, bâtiments-vie (paquebots transformés pour servir de logement aux personnels en service dans les atolls), bâtiments ateliers, bâtiments de transport et de débarquement de tout genre (T. C. D., B. D. C., L. C. T., E. D. I. C., etc.) et une force navale opérationnelle capable d'assurer la sécurité, la police de la mer, des missions de prélèvement lors des tirs et le retour sur les sites immédiatement après les explosions.

Au moment des expérimentations, tout le personnel à terre dans les sites de tir aura été en effet réembarqué.

Le commandement sera installé à bord de l'ex-croiseur « De Grasse » qui est actuellement en cours d'aménagement à Brest en vue d'être doté de puissants moyens de transmissions et de télécommande des tirs.

Le groupe naval opérationnel comprendra le porte-avions « Clemenceau » avec des moyens aériens, un groupe d'escorteurs, des pétroliers d'escadre, ainsi que des avions « Neptune » pour les patrouilles de haute mer.

Les charges incombant à l'Armée de l'Air portent surtout sur les liaisons aériennes entre Papeete, Hao et Mururoa par des Bréguet Deux Ponts rachetés à Air France, et qui effectuent des rotations presque journalières.

Les liaisons locales sont assurées par des flottilles d'hélicoptères, des avions « Piper » et quelques « Catalinas », en attendant l'arrivée de « Superfrelon ».

Des avions « Vautour » et des engins seront spécialement équipés pour effectuer des prélèvements dans les nuages radioactifs.

La mise en œuvre de ces moyens navals et aériens nécessite des installations d'ateliers de réparation qui sont implantés à Papeete où un embryon d'arsenal maritime a été créé avec la disposition d'un dock flottant de 13.000 tonnes, remorqué de France ; les ateliers de l'U. A. T. assureront la revision des Bréguet de transport.

##### 5. — Modalités financières d'exécution des travaux.

L'importance des travaux à exécuter tant à Papeete que dans les atolls a nécessité de recourir à de nombreuses entreprises de génie civil de la métropole, Dumez-Citra, André Borie, Tanzini, Société des grands travaux de l'Est, Boussiron, Société française d'entreprise de dragage et de travaux publics, etc.

L'apport des Armées dans la réalisation des installations n'est cependant pas négligeable grâce au concours apporté par des éléments du 5<sup>e</sup> R. M. P. (Légion étrangère et Génie) et d'un bataillon du Génie de l'Air (115<sup>e</sup> C. M. G. A.).

C'est le 5<sup>e</sup> R. M. P. qui assure en grande partie l'aménagement de la cité-vie de Hao ; c'est également le bataillon du Génie de l'Air qui a construit la piste aérienne de Mururoa ; ces formations viennent également en aide aux entreprises civiles, à titre de renfort, pour maintenir les délais en cas de retard.

Toutefois, un problème particulier s'est posé pour le mode de financement des contrats passés avec les entreprises civiles à l'occasion des travaux effectués dans les atolls. Ces travaux (en dehors de ceux exécutés à Papeete) présentent en effet des risques anormaux (aléas techniques du fait de la nature du sol constitué par du corail, aléas sur la main-d'œuvre du fait que la population polynésienne est peu habituée aux travaux de génie civil, peu abondante et peu stable, aléas sur les transports en raison des distances énormes, imprécision sur les programmes de travaux, susceptibles d'être modifiés au cours de leur exécution).

Devant l'impossibilité d'employer les modalités de l'appel d'offre normal, il a été fait recours à un mode de contrat utilisé

dans les pays anglo-saxons, la « régie d'intérêt commun », dont le principe est que la rémunération finale de l'entreprise est égale aux dépenses contrôlées, augmentées ou diminuées d'une prime ou d'une pénalité en fonction de la conduite des travaux.

Les dépenses de l'entreprise sont réparties à cet effet en « dépenses remboursées à titre forfaitaire » (honoraires), « dépenses remboursées intégralement » (transports, taxes, etc.) et « dépenses réelles effectivement contrôlées » par l'administration. La prime d'incitation est le produit d'un coefficient K (qui varie suivant la nature des travaux) par la différence entre le détail estimatif du marché et le montant des dépenses réelles contrôlées.

Il s'ensuit que si les dépenses effectives sont inférieures au détail estimatif, l'entreprise reçoit une prime ; elle est au contraire pénalisée dans le sens inverse. Toutefois, pour que l'entreprise ne soit pas trop gravement mise en perte, en raison des risques courus, cette perte est limitée de 60 à 80 % de la partie « Honoraires ».

Cette formule originale de rémunération constitue un régime intermédiaire entre le marché classique sur bordereau de prix et le simple marché en pure régie ; elle suppose évidemment un contrôle sérieux à la base des attachements facturés par l'entreprise.

## **6. — Coopération étroite entre les Armées et le C. E. A.**

La dernière caractéristique de l'aménagement du C. E. P. repose sur la coopération qui s'impose dans l'action des Armées et du Commissariat à l'énergie atomique.

L'effort industriel et technique à entreprendre sur une vaste échelle, l'ampleur des travaux et des transports, les servitudes de l'entretien et de la vie quotidienne dans des sites isolés, exigeaient une forme spéciale de direction mixte où pourraient utilement s'associer, sous une même responsabilité, les personnels des Armées et du C. E. A., désignés pour mener à bien une telle entreprise.

L'organisation de la D. I. R. C. E. N. à Paris et du C. E. P. à Tahiti apparaît répondre à ce besoin.

Sous une direction unifiée avec des états-majors et des bureaux intégrés, à la fois à l'échelon central et à l'échelon local, les tâches incombant aux Armées et au C. E. A. sont délimitées avec des liaisons constantes.

Aux Armées revient la charge de bâtir, d'aménager l'infrastructure des bases et sites de tir, d'organiser les transports, d'assurer la surveillance maritime.

Le C. E. A. a, de son côté, la charge des aménagements techniques, des laboratoires, des tirs nucléaires et de l'exploitation des résultats.



## CHAPITRE II

### LE COUT DE L'AMENAGEMENT DU CENTRE D'EXPERIMENTATION DU PACIFIQUE

Les dépenses de construction et de fonctionnement du C. E. P. sont normalement à la charge du chapitre 51-90 de la Section commune du budget des Armées (expérimentations nucléaires).

Ces opérations sont effectuées soit par les Armées, soit par le Commissariat à l'énergie atomique.

La source de financement étant unique, le budget des Armées est appelé à effectuer des transferts de crédits au profit du C. E. A.

Cependant, en plus de ces dépenses de construction et de fonctionnement, les Armées supportent directement sur leurs crédits respectifs (Sections Terre, Air, Marine, Section commune) les frais d'entretien des personnels appelés à servir au titre du C. E. P.

#### 1. — Les charges du chapitre 51-90.

Pour la période 1963 à 1970, il est prévu que la charge totale du chapitre 51-90 pour le C. E. P. s'élèvera environ à 4 milliards 90.077.000 F. Ces données sont conformes aux prévisions de la seconde loi de programme d'équipement militaire compte tenu des charges encore supportées au titre des sites d'expérimentation du Sahara.

L'importance de ce financement mérite quelques commentaires.

*Répartition annuelle des dépenses sur le chapitre 51-90.*

Au début de 1964, il a été demandé à la D. I. R. C. E. N. de rédiger un catalogue des programmes annuels de dépenses couvrant les années 1963 à 1967, qui correspondent à la période d'aménagement du centre, mais également aussi à la première phase d'expérimentations.

Les dépenses ont été estimées à 2.315.077.000 F auxquels s'ajoute une provision pour aléas de 210 millions de francs.

La période 1967-1970 n'est au contraire pas couverte par le catalogue des programmes en raison de la difficulté de définir à l'avance les besoins de cette seconde phase ; les prévisions de dépenses qui correspondent à cette période, soit 1.565.000.000 F ne sont donc qu'approximatives et ne comportent pas de provisions pour aléas.

**Charges prévues du chapitre 51-90 de 1963 à 1970.**

Autorisations de programme (milliers de francs).

PREMIERE PERIODE		DEUXIEME PERIODE	
Années.		Années.	
1963-1964 .....	980.714	1968 .....	515.000
1965 .....	578.036	1969 .....	525.000
1966 .....	393.733	1970 .....	525.000
1967 .....	362.594		
Provision .....	210.000		
<b>Total .....</b>	<b>2.525.077</b>	<b>Total .....</b>	<b>1.565.000</b>
<b>Total général.....</b>		<b>4.090.077</b>	

Le volume des crédits afférents à la seule période 1965-1970, y compris la provision, et qui s'élève à 3.109.363 milliers de francs, correspond au chiffre inscrit à la seconde loi-programme d'équipement militaire au titre des expérimentations et essais des armes, diminuée des crédits propres au Sahara (soit en milliers de francs : 3.442.000 — 332.000 = 3.110.000).

Il est intéressant, d'autre part, de comparer les données initiales des nouvelles prévisions rectifiées par les soins de la D. I. R. C. E. N. au moment du départ de la mission pour Papeete, soit :

	PREVISIONS du catalogue des programmes.	PREVISIONS rectifiées au 25 juin 1965.
	(En milliers de francs.)	
Dépenses avant 1965.....	930.714	1.007.000
Dépenses de 1965 à 1967.....	1.334.363	
Total .....	2.315.077	2.990.000
Dépenses de 1968 à 1970.....	1.565.000	
Total .....	3.880.077	3.997.000
Provision pour la période 1963-1967.....	210.000	
Total général des dépenses.....	4.090.077	

Suivant ces prévisions rectifiées, le financement prévu sur le chapitre 51-90 serait actuellement suffisant, la provision étant toutefois dès maintenant entamée.

Ainsi qu'il en sera fait mention plus loin, la mission ne partage pas le même optimisme pour l'avenir.

*Répartition des dépenses du chapitre 51-90 entre les Armées  
et le C. E. A.*

Les tâches respectives des Armées et du C. E. A. dans les opérations d'aménagement et de fonctionnement du Centre d'expérimentation ont été appréciées ainsi financièrement dans le catalogue des programmes (en milliers de francs) :

	PERIODE 1963 à 1967.	PERIODE 1968 à 1970.	TOTAL
	Armées .....	1.370.507	504.000
C. E. A.....	944.570	1.061.000	2.005.570
Provision commune.....	210.000	»	210.000
Totaux .....	2.525.077	1.565.000	4.090.077

La part des Armées, qui a été beaucoup plus forte que celle du C. E. A. de 1963 à 1964, tendra à s'équilibrer en 1965 et diminuera progressivement de 1966 à 1967.

## 2. — Les autres charges des Armées.

Les charges directement supportées par chacune des Armées sur leurs crédits propres sont plus difficiles à chiffrer.

Il est d'abord prévu que les frais d'entretien des personnels militaires ou civils mis à la disposition du C. E. P. resteront à la charge des Armées.

Pour 1965 et 1966, les prévisions de dépenses des Armées sur leurs propres sections sont les suivantes (milliers de francs) :

SECTIONS DU BUDGET	1965	1966
Terre .....	37.441	46.229
Air .....	26.238	35.414
Marine .....	90.838	140.998
Section Commune.....	7.063	8.945
<b>Total .....</b>	<b>161.580</b>	<b>231.536</b>

L'augmentation de 1966 est due essentiellement à l'envoi dans le Pacifique de la force navale et des unités nécessaires à la première campagne de tir.

Les dépenses réelles seront vraisemblablement plus élevées.

Il a été admis, en effet, afin de réduire les charges du chapitre 51-90, que les Armées fourniraient au C. E. P., à titre gratuit, les divers matériels existant dans leurs stocks et, en principe, en excédent à leurs besoins.

De plus, pour la Marine en particulier, dont une grande part des bâtiments participera aux opérations nécessitées par les essais nucléaires, il serait instructif d'apprécier le coût des apports

indirects, ne serait-ce que lors de la mise en condition préalable de ces navires avant leur départ pour le Pacifique ou leur usure durant les longues périodes à la mer qui leur seront imposées.

### 3. — Evaluation des dépenses par nature d'opération.

Le catalogue des programmes indique, pour la période 1963 à 1967, la répartition des dépenses prévues au titre de l'aménagement et du fonctionnement du C. E. P. jusqu'à la fin de la première phase d'expérimentations. Il serait fastidieux de reproduire le tableau des principaux chefs de dépenses, mais, pour fixer les idées, il paraît cependant utile de présenter le coût de chacun des groupes d'opérations, soit en millions de francs :

Infrastructure .....	439.261	{	Tahiti base arrière.....	195.226
			Sites des atolls.....	217.150
			Divers .....	26.885
Equipements. Matériels.....	512.416	{	Equipements généraux.....	61.360
			Transmissions .....	40.395
			Moyens aériens.....	75.291
			Moyens navals.....	335.370
Exploitation. Transports.....	374.990	{	Exploitation .....	83.490
			Transports aériens.....	113.000
			Transports maritimes.....	90.000
			Divers .....	42.000
Etudes. Zones de tir.....	812.530			
Sécurité et divers.....	175.880			
Total .....	<u>2.315.077</u>			

Les dépenses n'ont évidemment pas la même cadence d'exécution.

C'est ainsi qu'au début de 1966, la plupart des travaux d'infrastructure seront pratiquement achevés (d'un montant global de 400 millions de francs environ).

Il ne restera plus à prévoir en principe, à ce même titre, que des dépenses d'entretien et d'aménagement secondaire, soit 15 millions de francs par an.

Les frais de transport se maintiendront par contre toujours à un niveau élevé.

Les parts « Etudes, Zones de tir », « Sécurité et divers », sont évidemment destinées à se développer à partir de 1966.

Cette évaluation met, d'autre part, en valeur l'importance des moyens navals mis en jeu.

Il est à noter enfin l'importance des travaux de construction de bâtiments et de viabilité soit à Tahiti soit dans les atolls, travaux qui entraîneront une dépense totale de 196 millions de francs, dont 96 millions pour les ouvrages maritimes et 75 millions pour l'infrastructure aéronautique.

### CHAPITRE III

#### OBSERVATIONS ET CONCLUSIONS

Au cours de son séjour à Papeete et dans les atolls, la mission a pu apprécier le dynamisme dont font preuve les personnels tant des Armées que du C. E. A. dans leur effort commun à créer aux antipodes un tel centre de tirs nucléaires au milieu des difficultés innombrables que provoque l'isolement de ces sites.

Elle a effectué diverses remarques portant particulièrement sur les points suivants :

- le problème du financement ;
- le contrôle des marchés de travaux ;
- la protection de la main-d'œuvre locale ;
- le prix des terrains à Tahiti ;
- les études d'ordre météorologique, hydrographique et océanographique ;
- l'utilisation des jeunes gens du contingent ;
- l'avenir économique des îles ;
- les investissements civils réalisés en liaison avec l'aménagement du C. E. P.

#### *Le problème du financement.*

En premier lieu, il est généralement admis que les crédits prévus pour le C. E. P., dans le cadre du catalogue des programmes, ont été calculés au plus juste, même compte tenu des apports des Armées sur leur budget propre.

Le problème des crédits ne s'est pas encore posé grâce à la provision de 210 millions de francs, mais des besoins nouveaux se font peu à peu jour.

La nécessité de disposer d'un DC 8 F pour faciliter les transports de la métropole vers les sites a conduit la D. I. R. C. E. N. à décider cette acquisition qui sera imputée sur des ressources dégagées sur le centre du Sahara.

La question des prélèvements radioactifs dans les nuages après les explosions est primordial ; l'utilisation d'avions « Vautour » ou de fusées pour cette tâche serait insuffisante en raison des altitudes à atteindre ; d'autres moyens devront être mis en œuvre qu'il faudra financer.

L'emploi de bâtiments de la Marine Nationale du type T. C. D. s'avère des plus utiles pour assurer rapidement les transports de matériels lourds de France et leur débarquement direct dans les atolls ; la « Foudre », du fait de son état de vétusté, exige des réparations fréquentes et onéreuses et est susceptible de ne plus pouvoir servir à brève échéance ; il ne reste donc pour accomplir ces missions que l'« Ouragan » qui vient d'être mis en service. Le besoin d'un nouveau bâtiment de ce type serait inéluctable, et le Gouvernement vient de prendre la décision de commander d'urgence un second T. C. D., avec des moyens de financement prélevés sur les crédits du chapitre 51-90.

Les travaux portuaires entrepris sur l'atoll de Mururoa apparaissent, d'autre part, plus coûteux qu'il n'était prévu ; il en serait de même des travaux d'aménagement de la passe de Fangataufa.

D'autres dépenses exigeant des suppléments de financement se feront inévitablement jour en raison de l'ampleur de la tâche entreprise. Actuellement, cette question financière ne se pose pas avec acuité, mais il n'en sera pas de même à partir de 1966 ; le supplément de crédits à prévoir pourrait être, d'après les estimations faites localement, de l'ordre de 100 à 150 millions de francs.

L'évacuation des sites du Sahara pourrait laisser supposer que les matériels précieux seraient récupérés et utilisés dans le Pacifique ; l'expérience aurait cependant démontré que le coût d'une telle opération est onéreux, en raison des frais de transport ; le démontage ne serait donc pratiqué que pour le matériel rare et indispensable, tel que les appareils de mesure.



### *Le contrôle des marchés de travaux.*

Les aléas encourus par les entreprises dans l'exécution des travaux de génie civil dans les atolls ont conduit l'Administration à adopter une formule nouvelle de « régie d'intérêt commun » qui repose évidemment sur la sincérité et l'exactitude des enregistrements des dépenses au cours des travaux.

C'est là une tâche qui est apparue particulièrement complexe à la mission en raison du nombre important de travaux en jeu et de la dispersion des chantiers à la fois à Hao, Mururoa et Fangataufa, la centralisation des écritures s'effectuant à Papeete, c'est-à-dire à 1.200 kilomètres des lieux d'exécution des travaux ; c'est dire l'importance que revêt la surveillance que doit exercer l'Administration ! M. le Ministre des Armées aurait d'ailleurs décidé d'envoyer à Papeete une mission de contrôle chargée d'examiner les conditions dans lesquelles cette surveillance est conduite.

### *La protection de la main-d'œuvre locale.*

Les entreprises qui ont la charge d'assurer l'aménagement des atolls ont cru pouvoir compter sur la main-d'œuvre civile recrutée dans toutes les îles de la Polynésie française.

L'emploi de cette main-d'œuvre, bien encadrée, donne de bons résultats, malgré peut-être le manque de stabilité de ces travailleurs.

Des défections ont eu lieu sur les chantiers, ce qui a provoqué des retards dans l'exécution des travaux de Mururoa ; à ce point de vue, l'Administration civile aurait pu se montrer plus ferme, au titre de l'inspection du travail, sur les conditions faites aux Polynésiens pour leur vie courante sur les lieux de travail ; certaines entreprises n'auraient pas pris, à cet effet, les mesures nécessaires pour assurer une vie décente à ces derniers qui ont préféré retourner dans leur îles.

Ce déficit en main-d'œuvre a été comblé par l'embauchage de Portugais sur contrats de six mois.

Cependant, il serait à craindre que ces incidents, dont sont responsables certains employeurs, qui ont minimisé le problème, entraînent une hostilité de la population des îles contre l'aménagement du C. E. P.

Il faudrait au contraire intensifier le recrutement de ces travailleurs, amplifier leur formation professionnelle ; c'est là une condition de survie pour les populations polynésiennes dans l'avenir.

### *Le prix des terrains à Tahiti.*

La création du C. E. P. a entraîné inévitablement un bouleversement dans la vie économique des îles, et en particulier à Tahiti.

Les prix des terrains à Papeete ont subi de ce fait une hausse considérable.

Pour des motifs de paix sociale, l'Administration locale a décidé de ne pas recourir à l'expropriation pour les besoins du C. E. P. ; cette mesure a placé toutefois cette dernière sans défense devant les exigences des quelques propriétaires qui détiennent la majeure partie des terrains.

En effet, certaines opérations domaniales conclues pour le compte du C. E. P. sont apparues très onéreuses à la mission.

Tel est le cas de la location des terrains destinés à l'édification du centre de logements de Taaone et sur lesquels tout a dû être créé sur le plan à la fois de l'aménagement du sol, de la voirie, des adductions d'eau et des égouts, etc., toutes installations qui doivent faire retour au propriétaire dans huit ans, avec les logements légers construits, sans dédommagement pour la plus-value apportée.

C'est également le cas des terrains du centre technique et du centre-vie de Mahéna pour les besoins du C. E. A. qui, bien que ne comportant que des marécages inutilisés, auraient été achetés à un prix élevé.

### *Les études d'ordre météorologique, hydrographique et océanographique.*

Le « La Pérouse » a effectué, au cours de 1963, divers travaux hydrographiques dans la zone des atolls. Cependant, les relevés hydrographiques seraient encore incomplets, à la fois dans les approches de ces atolls et dans les lagons eux-mêmes ; une mission du Service hydrographique se trouverait bien à Papeete, mais à

terre, ne disposant pour effectuer sur place de nouveaux relevés que des bâtiments de la Flotte équipés de sondeurs, et à l'occasion des croisières de ces derniers dans la zone des sites.

La sécurité de la navigation, particulièrement au moment des expérimentations, impose que des moyens hydrographiques et des études océanographiques particulièrement efficaces soient mis en place comme les autorités locales du C. E. P. paraissent le souhaiter.

Le même problème se pose pour les études concernant les conditions météorologiques locales. De puissants moyens sont mis en œuvre pour les déterminer avec précision. Votre délégation insiste pour que dans ces domaines essentiels aucune restriction d'aucune sorte ne soit apportée à la préparation des expériences et à la prévision de leurs conséquences.

#### *L'utilisation des jeunes gens du contingent.*

Un certain nombre de jeunes gens sont appelés à effectuer leur temps de service, soit à Papeete, soit dans les atolls.

Certains sont affectés à des tâches de servitude générale, d'autres participent directement à l'exécution des installations comme c'est le cas des recrues affectées au 5<sup>e</sup> R. M. P., au titre du Génie.

Pour ces jeunes, le voyage dans le Pacifique est inespéré et leur est certainement bénéfique ; ils s'en montrent d'ailleurs satisfaits.

Néanmoins, deux problèmes se posent à leur égard.

Le premier concerne les jeunes affectés au 5<sup>e</sup> R. M. P. et qui se trouvent mêlés aux éléments de la Légion étrangère.

Les différences d'âge et de rémunération ne risquent-elles pas d'entraîner des difficultés ?

Le problème des rémunérations se pose d'ailleurs avec le plus d'acuité.

En effet, la rigueur de la vie journalière sur les atolls incite le commandement à admettre des séjours de détente périodique pour tous les personnels, y compris donc les jeunes du contingent. Toutefois, ceux de ces derniers qui ne disposent pas de ressources personnelles sont pris en charge, durant leur séjour à Papeete,

par le camp de la Légion d'Aruhé à une quinzaine de kilomètres de Papeete, mais avec des conditions de vie si sévères que beaucoup d'entre eux préféreraient renoncer à cet avantage. Ceux qui disposent d'une aide financière familiale se débrouilleraient pour vivre en quasi-liberté à Papeete, avec tous les dangers qu'une telle situation peut entraîner.

La mission estime, à ce point de vue, qu'il serait opportun qu'un foyer, créé au titre des Armées, soit susceptible de prendre en charge au moins les jeunes du contingent au cours de leur séjour à Papeete.

### *L'avenir économique des îles de la Polynésie française.*

L'aménagement du C. E. P. a provoqué sur le plan local une période de large prospérité, l'enrichissement se répartissant d'ailleurs aussi bien à Papeete que dans les îles grâce au plein emploi de la main-d'œuvre.

Cependant, en arrière de cette euphorie, règne une certaine inquiétude pour l'avenir.

Certes, l'activité du C. E. P. est prévue pour durer au-delà de 1970, mais la phase d'aménagement même de la base sera achevée, exigeant beaucoup moins de travailleurs sur place.

Quelle sera alors l'économie de ces îles, alors que la production de coprah est stagnante et même en baisse, que l'exploitation des phosphates de Makatea arrive à son terme, et que la démographie se trouve au contraire en plein essor, fournissant une main-d'œuvre plus nombreuse et plus exigeante ?

Diverses mesures doivent permettre l'utilisation d'une partie de cette main-d'œuvre, développement plus intensifié du tourisme, emploi systématique des autochtones dans les services permanents du C. E. P. en remplacement progressif du personnel européen, formation technique et professionnelle des jeunes dans des centres locaux d'apprentissage.

La mission estime que cette formation est essentielle ; un petit centre technique fonctionne déjà à Papeete à cet effet ; son développement permettra de laisser espérer que la population des îles de la Polynésie française pourra un jour servir d'appoint, en travailleurs spécialisés, pour les besoins des grandes exploitations du Pacifique Sud.

*Les investissements civils réalisés en liaison  
avec l'aménagement du C. E. P.*

Dans un précédent rapport d'information (Sénat n° 173, seconde session ordinaire 1964-1965) notre collègue, M. Coudé du Foresto, faisait part de ses observations quant à la répartition des crédits concernant l'infrastructure aérienne entre les différents territoires d'outre-mer qu'il avait visités. Il indiquait notamment qu'à son sens, compte tenu des travaux militaires exécutés en Polynésie, il lui eût semblé particulièrement souhaitable de limiter au maximum certaines dépenses démesurées d'infrastructure dans plusieurs atolls des Tuamotou et de désenclaver au contraire certaines îles ou certains archipels par la construction de terrains plus modestes.

Votre délégation fait siennes ces observations car il lui est apparu en effet que les crédits accordés à certains investissements civils effectués en Polynésie drainaient la plus grande partie des crédits disponibles pour l'ensemble de ces îles lointaines.

Sans revenir sur la question de l'infrastructure aérienne la délégation souhaite attirer l'attention du Sénat sur les travaux réalisés dans le port de Papeete.

En effet, l'important trafic maritime provoqué par l'aménagement du C. E. P. a nécessité d'importantes transformations du port de Papeete. Sur ces travaux d'utilité militaire, s'est greffé un très vaste programme civil d'aménagement du port portant non seulement sur le plan d'accueil des bateaux mais également sur toutes les installations portuaires.

Votre délégation a tenu une longue conférence avec la direction du port autonome et visité l'ensemble des installations civiles et militaires ainsi que les travaux en cours.

Elle a observé en premier lieu que les précisions qui lui avaient été données à sa demande pressante, lors de l'examen du collectif pour l'exercice 1963, un crédit de 12 millions de francs prévu pour le port de Papeete ne correspondait pas à l'objet indiqué. A cette époque, en effet, le Gouvernement avait déclaré qu'il s'agissait de crédits destinés à l'amélioration de la passe du port de Papeete. Or, ces travaux n'ont jamais été ni envisagés ni

d'ailleurs nécessaires. En fait, 22 millions d'anciens francs fournis par le F.I.D.E.S. ont été suffisants pour le creusement de la passe.

Les travaux du port de Papeete ont fait l'objet d'un plan directeur qui les a répartis en deux tranches.

La première tranche concerne, sur le plan militaire, la construction d'un quai de réparations et d'ateliers couverts occupant une surface de 6.000 mètres carrés, l'aménagement d'un poste d'amarrage pour le dock flottant, un quai de transit de 120 mètres.

Cette tranche financée par le Ministère des Armées était estimée initialement à 12.500.000 F ; elle fut portée à 16 millions de francs. Cette différence est due notamment à l'installation des ateliers non prévus dans l'estimation initiale.

Sur le plan civil, la première tranche prévoyait l'aménagement de deux postes d'accostage de 300 mètres de long et de postes d'amarrages, la construction d'une digue de 800 mètres de long et d'un pont pour accéder aux ouvrages installés sur le récif, enfin l'aménagement d'un troisième poste à quai qui permettra de transplanter les hangars actuels qui encombrant le passage en ville.

La plus grande part de ces travaux est financée par le Ministère d'Etat chargé des D. O. M. et T. O. M. pour une dépense globale de 30 millions de francs, le territoire apportant une contribution de 2 millions et le port autonome de Papeete finançant la construction d'un nouveau hangar (4 millions).

Les études ont été commencées en février 1963 et l'ensemble des travaux doit être achevé en juillet 1966. Les entreprises chargées de cette opération ont respecté tous les délais. Elles disposaient, en effet, d'un matériel sur place qui avait été utilisé pour la construction de la piste du terrain de Papeete-Faaa.

La première tranche représente donc une dépense globale de 46 millions de francs dont 30 millions à la charge du Ministère d'Etat et 16 millions à imputer sur le budget des Armées.

Dans une seconde tranche ultérieure devraient être financées, d'une part des installations complémentaires et, d'autre part avec l'aide du F. I. D. E. S., la construction d'un nouveau quai pétrolier et l'achat d'un remorqueur puissant, seul existant à l'heure actuelle un remorqueur prêté par le C. E. P.

Au total, l'ensemble du plan d'aménagement du port de Papeete représentera une dépense de l'ordre de 80 millions de francs.

La délégation de la Commission des Finances a pu, au cours de la visite du port, apprécier l'ampleur des travaux réalisés et constater l'importance considérable de l'activité due au C. E. P.

Elle a posé la question de savoir si les installations actuellement envisagées n'excéderaient pas, en définitive, lorsque les activités du trafic C. E. P. seront réduites par suite de l'achèvement des aménagements fondamentaux, les besoins découlant du trafic civil.

Le port de Papeete constitue certes un port d'escale important (200 long-courriers et paquebots y transitent chaque année). Il serait, d'ailleurs encore plus attrayant pour les compagnies étrangères si elles pouvaient y trouver un carburant détaxé. Le trafic marchandises y est, par contre, assez restreint : 200.000 tonnes par an.

La Direction du port autonome compte précisément sur la modernisation et l'agrandissement des bassins et des quais pour accroître le trafic en accélérant la rotation des navires et en permettant à plusieurs bateaux de faire escale en même temps, ce qui est impossible à l'heure actuelle.