



N° 2572

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 12 octobre 2005.

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMÉES,
SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2006** (n° 2540)

TOME V

DÉFENSE

PRÉPARATION ET EMPLOI DES FORCES

MARINE

PAR M. PHILIPPE VITEL,

Député.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. — LES CREDITS POUR LA PREPARATION ET L'EMPLOI OPERATIONNEL DE LA MARINE EN 2006	7
A. UNE NOMENCLATURE BUDGETAIRE TOTALEMENT NOUVELLE AVEC L'ENTREE EN VIGUEUR DE LA LOI ORGANIQUE DU 1 ^{ER} AOUT 2001.....	7
B. LES DOTATIONS POUR LA PREPARATION DES FORCES NAVALES	8
1. La planification et les activités des différentes composantes de la marine	9
2. La formation et la gestion des ressources humaines	11
<i>a) Le plafond d'autorisations d'emplois</i>	11
<i>b) Le système de formation</i>	12
<i>c) Les mesures de revalorisation de la condition militaire et de fidélisation</i>	13
3. Le soutien.....	15
<i>a) La réorganisation de la chaîne logistique</i>	15
<i>b) Les dotations en faveur du maintien en condition opérationnelle</i>	17
C. LE SURCOUT DES OPERATIONS EXTERIEURES.....	19
II. — LA PERTINENCE DU MAINTIEN D'UN DROIT DE REGARD SPECIFIQUE SUR LES MOYENS DE LA MARINE	21
A. LA CONTRIBUTION DES FORCES NAVALES AU CONTRAT OPERATIONNEL QUE LE CHEF DE L'ETAT A FIXE AUX ARMEES	21
1. La dissuasion	21
2. La projection.....	22
3. La sauvegarde du territoire et des populations	24
<i>a) La protection</i>	24
<i>b) La prévention</i>	26
B. UNE IMPLICATION INTERNATIONALE EGALEMENT FORTE.....	27
1. Une flotte militaire française figurant aux premiers rangs mondiaux	28
2. Un cadre d'intervention le plus souvent européen et allié.....	29

III. — DES PERSPECTIVES D’AVENIR DEMEURANT SOUMISES, AUJOURD’HUI ENCORE, A D’IMPORTANTS ALEAS	31
A. LES DEFIS LIES A LA CONDITION DES MARINS, PARAMETRES ESSENTIELS POUR UNE ARMEE DESORMAIS PROFESSIONNELLE.....	31
B. LA NECESSITE DE POURSUIVRE L’EFFORT DE MODERNISATION, ASPECT PSYCHOLOGIQUE IMPORTANT AUX YEUX DES PERSONNELS	33
1. L’incontournable aménagement d’infrastructures vétustes	33
<i>a) Les travaux touchant aux bases navales</i>	<i>33</i>
<i>b) Les investissements de casernement</i>	<i>34</i>
2. Le besoin de renouvellement d’une flotte vieillissante	35
C. L’INDISPENSABLE PERENNISATION DE DCN PAR DES ALLIANCES NATIONALES ET, A PLUS LONG TERME, EUROPEENNES	36
1. Les restructurations en cours du secteur de la construction navale en Europe.	37
2. Un partenariat entre DCN et Thales qui doit désormais prendre une forme approfondie.....	39
CONCLUSION	41
TRAVAUX DE LA COMMISSION	43
I. — AUDITION DE L’AMIRAL ALAIN OUDOT DE DAINVILLE, CHEF D’ETAT-MAJOR DE LA MARINE	43
II. — EXAMEN DES CREDITS.....	51
ANNEXE : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	53

INTRODUCTION

L'entrée en vigueur des dispositions de la loi organique du 1^{er} août 2001, relative aux lois de finances (LOLF), bouleverse la présentation formelle des projets de loi de finances initiale, en ce que les crédits ne sont plus répartis en ministères mais en missions, correspondant chacune à l'une des grandes politiques de l'Etat. La défense n'est pas épargnée par cette « *révolution budgétaire* », qui a une incidence sur les modalités du contrôle qu'exerce le Parlement.

La commission de la défense nationale et des forces armées aurait pu se contenter d'examiner les crédits de la mission « *Défense* » en calquant l'intitulé des différents avis qu'elle émet sur celui des programmes budgétaires la composant. C'eut été, néanmoins, faire fi de l'héritage historique dont les différentes armées sont dépositaires, ainsi que de l'attachement que les personnels portent à leurs corps d'appartenance.

Le rapporteur se réjouit, pour sa part, que la commission ait préféré adopter une approche respectueuse tout à la fois de la nouvelle nomenclature budgétaire et de l'organisation opérationnelle du ministère de la défense. En maintenant trois avis s'intéressant aux trois armées, la commission a conservé la possibilité, pour la représentation nationale, d'examiner plus particulièrement les questions propres à chacune des forces.

Cette analyse transversale présente en fait un double avantage. En premier lieu, elle permet d'étudier plus en détail l'enveloppe budgétaire dévolue à la préparation et à l'emploi des forces (20,9 milliards d'euros). En second lieu, elle favorise un suivi poussé de l'usage des crédits destinés à garantir la disponibilité opérationnelle de chaque armée, dont les problèmes sont souvent spécifiques et sans rapport avec ceux de ses homologues.

Elu de Toulon, le rapporteur est bien placé pour savoir que la marine nationale est confrontée à des exigences techniques, budgétaires et même humaines, assez différentes de celles des armées de terre ou de l'air. Se fondant sur le témoignage des principaux responsables concernés (le chef d'état-major, les préfets maritimes et les autorités organiques, ainsi que les personnels rencontrés à l'occasion de tables rondes dans les bases navales de Toulon, le 6 octobre, et de Brest, le 20 octobre), le présent avis budgétaire en apportera l'illustration.

Du point de vue budgétaire, le projet de loi de finances pour 2006 respecte, une fois de plus, les dispositions de la loi de programmation militaire 2003-2008 en ce qui concerne la marine nationale. Ce constat est d'autant plus remarquable que l'effort consenti intervient dans un contexte délicat pour les finances publiques. La remise à niveau par rapport au modèle d'armée 2015 se poursuit donc, conformément à l'engagement pris par le Président de la République et réitéré par le Gouvernement.

Malgré tout, il reste encore beaucoup de chemin à parcourir. C'est pourquoi le rapporteur s'attachera à exercer avec vigilance son rôle de contrôle du pouvoir exécutif, notamment à travers sa participation à la mission d'information sur le contrôle de l'exécution des crédits de la défense, dont il est membre. Même s'il n'a pas eu l'honneur de servir la marine comme son prédécesseur, il n'en est pas moins fier de défendre lui aussi les intérêts d'une armée à laquelle il est profondément attaché.

L'article 49 de la loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances, tel que modifié par la loi organique n° 2005-779 du 12 juillet 2005, fixe comme date limite, pour les réponses aux questionnaires budgétaires, le 10 octobre.

À cette date, 100 % des réponses étaient parvenues à votre rapporteur.

I. — LES CREDITS POUR LA PREPARATION ET L'EMPLOI OPERATIONNEL DE LA MARINE EN 2006

A. UNE NOMENCLATURE BUDGETAIRE TOTALEMENT NOUVELLE AVEC L'ENTREE EN VIGUEUR DE LA LOI ORGANIQUE DU 1^{ER} AOUT 2001

Paradoxalement, si elle constitue une avancée considérable pour le contrôle des finances publiques par le Parlement, l'entrée en vigueur de la LOLF à l'occasion de l'examen du projet de loi de finances pour 2006 ne facilite pas, cet automne, le travail des parlementaires. En effet, le changement de nomenclature rend impossible toute comparaison avec les années antérieures, notamment pour ce qui concerne les effectifs. Aussi, il n'est pas inutile de resituer, dans un but pédagogique, les crédits de la marine dans leur nouveau cadre.

A compter de l'exercice budgétaire 2006, les crédits seront ventilés en missions budgétaires correspondant aux grandes politiques poursuivies par l'Etat, et non plus en ministères. La mission « *Défense* » elle-même a fait l'objet d'un découpage en quatre programmes qui ne coïncident nullement avec les budgets traditionnels des armées :

- « *Environnement et prospective de la politique de défense* » (n° 144) ;
- « *Equipement des forces* » (n° 146) ;
- « *Préparation et emploi des forces* » (n° 178) ;
- « *Soutien de la politique de défense* » (n° 212).

L'essentiel des crédits de la marine est réparti dans les programmes « *Préparation et emploi des forces* » et « *Equipement des forces* ». Il existe en effet une action « *Préparation des forces navales* » (dotée de 4,62 milliards d'euros en autorisations d'engagement et de 4,44 milliards d'euros en crédits de paiement), qui concerne l'aptitude de la marine à remplir ses missions, ainsi qu'une action « *Equipement des forces navales* » (d'environ 2,99 milliards d'euros en autorisations d'engagement et 2,41 milliards d'euros en crédits de paiement), qui porte sur la mise à disposition des matériels, selon des coûts et des délais convenables.

L'état-major de la marine gèrera un budget opérationnel de programme (BOP) sur le fonctionnement et la masse salariale s'agissant du programme « *Préparation et emploi des forces* », ainsi qu'un autre BOP relatif à la commission permanente des programmes et des essais (CPPE) et au centre d'expérimentations pratiques et de réception de l'aéronautique navale (CEPA) dans le programme « *Equipement des forces* ».

VENTILATION DES CREDITS DE LA MARINE AU SEIN DE LA MISSION « DEFENSE » POUR 2006

(crédits de paiement en euros 2006)

Programmes	Actions	Titre II	Titre III	Titre V	Titre VI
<i>Environnement et prospective de défense (n° 144)</i>	2 Prospective des systèmes de forces		914 000		
<i>Equipement des forces (n° 146)</i>	1 Equipement de la composante interarmées		5 635 000	26 647 000	
	3 Equipement des forces navales	16 426 161	44 686 365	2 352 396 000	
<i>Préparation et emploi des forces (n° 178)</i>	3 Préparation des forces navales	2 834 893 325	1 494 269 393	119 400 601	
<i>Soutien de la politique de la défense (n° 212)</i>	1 Direction et pilotage	96 422 000			
	4 Fonction de contrôle			206 487 000	102 000
	5 Systèmes d'information, de gestion et d'administration			8 432 800	
Total	—	2 947 741 486	1 545 504 758	2 713 363 401	102 000

Source : ministère de la défense.

Plus encore que la modernisation de la présentation des crédits, l'apport majeur de la LOLF est la généralisation de la gestion déléguée, gage d'une plus grande responsabilisation des bénéficiaires des crédits. Trop souvent, par le passé, les commandants de forces se sont trouvés dans des situations contraires au bon sens : lors de ses entretiens à Toulon, le rapporteur a eu vent du cas de formations non dispensées alors même qu'elles avaient été payées, du fait du gel des crédits nécessaires au paiement du déplacement des personnels concernés par l'état-major de Paris. Ce type de gaspillages ne devrait plus se reproduire avec la gestion déléguée et la fongibilité des crédits. A cet égard, il est heureux que les commandements des bases de la marine se soient appropriés, par anticipation, les possibilités que leur ouvrira désormais la LOLF.

B. LES DOTATIONS POUR LA PREPARATION DES FORCES NAVALES

Du point de vue budgétaire, l'action « *Préparation des forces navales* » recouvre trois grandes finalités : le commandement et les activités des composantes de la marine (force d'action navale, forces sous-marines, aéronavale et fusiliers-marins/commandos), les ressources humaines et le soutien des forces.

DÉTAIL DE L'ACTION « PRÉPARATION DES FORCES NAVALES »

(en millions d'euros)

Sous actions	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre II	Autres	Total	Titre II	Autres	Total
Commandement	243,24	50,68	293,92	243,24	48,62	291,86
Activités de la force d'action navale	763,00	109,16	872,16	763,00	104,72	867,73
Activités des forces sous-marines	203,94	8,51	212,45	203,94	8,16	212,10
Activités de l'aviation navale	404,54	39,66	444,20	404,54	38,05	442,59
Activités de la force des fusiliers-marins commandos	108,12	3,24	111,36	108,12	3,11	111,23
Formation du personnel	328,96	41,09	370,05	328,96	37,21	366,17
Gestion, recrutement, fidélisation et reconversion	99,89	68,45	168,34	99,89	65,67	165,56
Soutien de la force d'action navale	143,66	342,34	486,00	143,66	279,66	423,32
Soutien des forces sous-marines	274,31	395,71	670,02	274,31	374,88	649,19
Soutien de l'aviation navale	35,31	360,11	395,42	35,31	314,47	349,78
Soutien de la force des fusiliers-marins commandos	13,61	11,91	25,52	13,61	26,05	39,66
Soutiens transverses	216,31	358,16	574,47	216,31	313,06	529,36
Total	2 834,89	1 798,02	4 623,90	2 834,89	1 613,66	4 448,55

Source : Annexe « Défense » au projet de loi de finances.

1. La planification et les activités des différentes composantes de la marine

Le financement du commandement des forces navales, concernant principalement les fonctions d'état-major (à Paris et auprès des forces), se verra attribuer près de 294 millions d'euros en autorisations d'engagement et 292 millions d'euros en crédits de paiement. En dépit du renforcement des pouvoirs d'arbitrage du chef d'état-major des armées par le décret du 21 mai 2005⁽¹⁾, les différents états-majors demeurent en charge de la préparation et du suivi du comportement des armées. En outre, les structures de commandement de la marine sont loin d'être celles qui bénéficient de l'enveloppe budgétaire la plus conséquente.

(1) Décret n° 2005-520 du 21 mai 2005 fixant les attributions des chefs d'état-major.

COMPARAISON DES SOUS-ACTIONS DEVOLUES AU COMMANDEMENT

(en millions d'euros)

	Interarmées	Forces terrestres	Forces navales	Forces aériennes
Autorisations d'engagement	486,36	796,33	293,92	168,62
Crédits de paiement	483,24	792,38	291,86	167,27

Source : Annexe « Défense » au projet de loi de finances.

Les crédits destinés à l'activité des forces sont répartis, quant à eux, entre la force d'action navale, les forces sous-marines, l'aviation navale et les fusiliers-marins/commandos. Il est ainsi prévu, au total, près de 1,6 milliard d'euros en autorisations d'engagement et presque autant en crédits de paiement. La force d'action navale consomme à elle seule plus de la moitié de ces financements (53 % des crédits de paiement) et l'aéronautique navale plus du quart (27 %).

L'efficacité de ces dépenses se mesurera désormais à l'aune des objectifs de préparation et d'activité opérationnelle fixés par la LOLF. Le tableau ci-après donne le détail des réalisations constatées en la matière ces dernières années et des prévisions pour 2006.

NIVEAU DE REALISATION DES OBJECTIFS DE PREPARATION
ET D'ACTIVITE OPERATIONNELLE FIXES A LA MARINE

	2003	2004		2005	2006	2008
	réalisation	prévision	réalisation	prévision	prévision	cible
Jours de mer par bâtiment (de haute mer)	85 (101)	90 (106)	88 (104)	91 (107)	91 (107)	100 (110)
Heures de vol par pilote de chasse (qualifié de nuit)	171 (195)	180 (220)	160 (189)	180 (220)	180 (220)	180 (220)
Heures de vol par pilote d'hélicoptère	209	220	230	220	220	220
Heures de vol par équipage de patrouille maritime	333	350	313	350	350	350

Source : Annexe « Défense » au projet de loi de finances.

L'activité des forces navales se trouve de plus en plus conditionnée par les carburants. En 2006, les besoins devraient être de l'ordre de 150 000 tonnes pour les combustibles de navigation et de 65 000 à 70 000 m³ pour le carburant aéronautique. Compte tenu des hypothèses économiques retenues par le ministère de l'économie, des finances et de l'industrie (cours de pétrole à 60 dollars le baril de Brent, avec un taux de change de 1,23 dollar pour 1 euro), la dotation budgétaire des forces navales en carburant opérationnel s'élèvera à 70,4 millions d'euros en 2006.

En 2005, face à l'évolution des prix des produits pétroliers, des consignes très strictes ont été données pour limiter les consommations et ravitailler au meilleur prix les bâtiments. Parallèlement, l'utilisation des stocks métropolitains s'est poursuivie, avec un prélèvement de plus de 30 000 tonnes de gazole, soit 20 % de la consommation annuelle. Cela n'a pourtant pas empêché une réduction

de l'activité des unités de l'ordre de 4 %. En 2006, la situation exigera de poursuivre les efforts entrepris. La dotation pour les carburants opérationnels sera certes accrue de 14 millions d'euros, mais elle ne permettra cependant pas la reconstitution des stocks de gazole dans les ports de métropole, en diminution depuis deux ans. L'activité des forces se trouvera donc, au mieux, stabilisée au niveau de 2005, c'est-à-dire un niveau inférieur à celui prévu par la loi de programmation militaire 2003-2008. En outre, si les cours actuels des produits pétroliers se maintenaient, il faudrait certainement prendre d'autres mesures de précaution. Lors de son audition par la commission, le 12 octobre 2005, le chef d'état-major de la marine, l'amiral Alain Oudot de Dainville, a indiqué que le recours aux stocks resterait encore possible mais en acceptant un risque de rupture des approvisionnements en cas d'imprévu nécessitant la mise en œuvre d'importants moyens navals.

2. La formation et la gestion des ressources humaines

a) Le plafond d'autorisations d'emplois

L'entrée en vigueur de la LOLF substitue à la logique du financement des effectifs en fonction d'un nombre fixé *a priori*, une logique de plafonds d'emplois autorisés consistant à prévoir une enveloppe de rémunérations et charges sociales (RCS) incluant également les pensions. De cette enveloppe découle ensuite la possibilité de recruter un volume maximum de personnels. Avec la loi organique, les effectifs sont donc définis en fonction de la capacité à financer la charge correspondant à leur emploi, alors qu'avec l'ordonnance organique du 2 janvier 1959, l'Etat pouvait recruter un certain nombre de personnels sans qu'aucune limite financière soit portée au coût de la mesure.

Le plafond autorisé d'emplois de la marine englobe en outre certaines catégories de personnels qui n'étaient pas auparavant incluses dans les effectifs budgétaires, tels les apprentis civils vacataires ou les élèves de maistrance. De même, les emplois sont désormais exprimés en équivalents temps plein (ETP). *A contrario*, certaines situations particulières ainsi que les effectifs ne participant pas directement aux missions de la marine ont été exclus du plafond d'emplois autorisés. Le premier cas concerne les réservistes, dont le nombre doit être variable au gré des besoins du moment. Le second cas recouvre, d'une part, les personnels militaires en position de non-activité et, d'autre part, les ouvriers de l'Etat mis à disposition de la société DCN, ainsi que les personnels de droit privé qui exercent leur activité au sein de DCN, des cercles navals et des mess. Par ailleurs, les officiers généraux en 2^{ème} section, dont la solde sera versée sur les crédits du compte d'affectation spéciale des pensions, ne sont pas non plus inclus dans le périmètre des équivalents temps plein, sauf en cas de rappel à l'activité.

Le tableau ci-après fournit le détail du plafond autorisé des emplois de la marine (50 612 civils et militaires), en le resituant par rapport aux effectifs budgétisés les années antérieures.

**VENTILATION DES EFFECTIFS BUDGETAIRES DE LA MARINE
PAR CATEGORIES D'EMPLOIS DE 2000 A 2006**

	2001	2002⁽¹⁾	2003	2004	2005	Plafond 2006
Officiers	4 966	4 817	4 823	4 832	4 836	4 767 ⁽⁴⁾
Sous-officiers	30 335	29 390	29 293	29 297	28 462	26 576 ⁽³⁾
Militaires du rang	8 419	8 456	8 550	8 406	8 382	8 744
Appelés	625	0	0	0	0	0
Volontaires	1 042	1 613	1 601	1 596	1 515	1 567
Total militaires	45 387	44 276	44 267	44 131	43 195	41 654
Civils (catégorie A)	499	481	495	566	615	552
Civils (catégorie B)	1 213	1 309	1 310	1 323	1 278	1 105
Civils (catégorie C)	2 306	2 741	2 815	2 810	2 778	2 845
Ouvriers de l'Etat	5 884	5 626	5 670	5 826	5 594	4 456
Total Civils⁽²⁾	9 602	9 902	10 157	10 290	10 525	8 958
TOTAL	55 289	54 433	54 557	54 656	53 460	50 612

⁽¹⁾ Changement de périmètre : à partir de 2002, les effectifs des postes permanents à l'étranger et des postes interarmées ne sont plus inscrits au chapitre marine.

⁽²⁾ Les personnels civils de la marine affectés outre-mer ne sont pas comptabilisés ici.

⁽³⁾ Les effectifs de l'école de maistrance, jusque-là dans un budget séparé, ont été intégrés dans tous les périmètres à la population des officiers-mariniers.

⁽⁴⁾ Conformément aux règles de la LOLF, les élèves officiers intègrent la catégorie des officiers.

Source : ministère de la défense.

La masse salariale allouée à la marine avoisinera 2,8 milliards d'euros, dont 1,1 milliard d'euros au titre des cotisations et prestations sociales (pensions comprises). Le personnel du service de soutien de la flotte issu de la délégation générale pour l'armement (DGA) est inclus dans ces chiffres.

Le projet de loi de finances intègre une réduction nette de 116 emplois militaires, dont 17 dus à des mesures de repyramidage destinées à augmenter le nombre d'officiers pour pourvoir les postes ouverts et aujourd'hui non honorés, le reste relevant d'économies liées aux réorganisations (- 52) et de transferts vers d'autres programmes (- 47). De même, les emplois civils diminueront globalement de 61 équivalents temps plein, répartis entre les économies liées aux réorganisations (- 34) et les transferts vers d'autres programmes (- 27).

b) Le système de formation

Armée polyvalente, la marine recourt à des métiers très variés pour pouvoir mettre en œuvre des unités très diverses, qui se trouvent toutes à leur seuil de suffisance. Il lui faut donc disposer tout aussi bien de pilotes de chasse, de commandos et de mécaniciens que d'atomeciens, de navigateurs maritimes ou de plongeurs. Pour cette raison, l'état-major doit consentir un effort de formation très significatif (de l'ordre de 366 millions d'euros de crédits de paiement en 2006, soit 8,2 % du montant total de l'action « *Préparation et emploi des forces navales* »),

avec un rendement économique non optimisé, du fait du faible ratio d'élèves par instructeur dans les écoles.

Le système de formation initiale des officiers et des officiers-mariniers est le creuset de l'esprit d'équipage, pilier de la culture inhérente à la marine. La formation initiale des officiers comprend trois dominantes principales : les métiers d'ingénieurs, les métiers du marin, ainsi que le commandement et les sciences humaines. Pour les officiers-mariniers, il n'existe qu'une seule filière de formation initiale, l'école de maistrance, où ils apprennent les rudiments des responsabilités de cadre. Ce type de personnel est recruté au titre d'une spécialité.

Le système de formation continue, quant à lui, comprend deux volets : la préparation à l'emploi exercé et une initiation générale à l'encadrement pour les officiers, ou une spécialisation pour les officiers-mariniers, autour de trois niveaux (opérateur, chef d'équipe et cadre de maîtrise).

EVOLUTION DES EFFECTIFS FORMES PAR LA MARINE DEPUIS 2000

Années	Officiers	Personnels non officiers ⁽¹⁾	Total
2000	2 953	23 412	26 365
2001	2 826	19 097	21 923
2002	2 506	16 939	19 445
2003	2 442	19 497	21 939
2004	2 608	20 775	23 383

⁽¹⁾ Dont appelés, jusqu'en 2001.

Source : ministère de la défense.

Des réformes importantes sont intervenues ces dernières années. En premier lieu, le recrutement externe et interne des officiers a été diversifié. Le contenu, la durée et l'organisation de la formation, ainsi que les filières d'enseignement ont également été modifiés. Il en est résulté, à partir de la promotion 2003, un allongement de la durée des études à l'école navale : désormais, les élèves officiers y passent trois ans avant de suivre leur année d'application. Par ailleurs, pour les officiers-mariniers, une formation complémentaire d'une durée de trois semaines a été créée à la rentrée 2004. Cet approfondissement des connaissances, intégré à l'école de maistrance, est destiné à compléter la formation reçue dans le domaine managérial. Le contenu de toutes les formations a été recentré sur l'emploi et les compétences de cadre des officiers-mariniers. Grâce à ces changements, les personnels peuvent plus facilement valider les acquis de leur expérience.

c) Les mesures de revalorisation de la condition militaire et de fidélisation

Les contraintes liées à la réduction du format et aux nombreuses opérations extérieures ont fait naître chez les marins, comme dans les autres armées, une attente collective de compensation des sujétions.

Dans un premier temps, les astreintes de service ont été allégées, avec notamment, depuis le 1^{er} octobre 2000, la limitation du nombre des filtreurs au port-base, la simplification du cérémonial d'accueil à bord des bâtiments ou encore l'assouplissement des contraintes de gardiennage et du régime des permissions aux équipages des bâtiments susceptibles d'appareiller sous 72 heures. Ces mesures, qui ne s'appliquent ni au déroulement du service à la mer, ni aux activités opérationnelles, ont permis de réduire de 30 % le temps moyen de permanence annuel, toutes catégories et tous types d'unités confondus. Mais, le succès de cette politique suppose la mise en œuvre de systèmes de télésurveillance et un recours accru à l'externalisation.

Du point de vue indemnitaire, une compensation des sujétions de service a été consentie, depuis 2002, dans le cadre du plan d'amélioration de la condition militaire, qui comporte également des dispositions sur le temps libre, à travers le concept de temps d'activité et d'obligation professionnelle des militaires (TAOPM), et l'amélioration de la vie quotidienne. A bien des égards, les jours de TAOPM ne conviennent pas aux marins embarqués ; mieux vaut compenser financièrement les sujétions à la mer.

COUT GLOBAL DES MESURES DU PLAN D'AMELIORATION DE LA CONDITION MILITAIRE

(en millions d'euros)

Indemnités concernées	Coût
Indemnité pour service en campagne	0,28
Indemnité de sujétion pour absence du port base	12,46
Indemnité de sujétion d'alerte opérationnelle	0,98
Primes de qualification des officiers diplômés ou brevetés	3,22
Prime de qualification supérieure des officiers-mariniers	2,86
Augmentation du contingent de primes de qualification supérieure	3,20
Prime de service des officiers-mariniers	0,43
Indemnité spéciale de sécurité aérienne	0,54
Indemnité de mise en œuvre et de maintenance des aéronefs	0,96
Revalorisation de la grille indiciaire	0,56
Divers	0,20
TOTAL	25,69

Source : ministère de la défense.

Pour 2006, le volet « marine » du plan d'amélioration de la condition militaire bénéficiera de 4,1 millions d'euros. Des mesures indemnitaires de fidélisation sont également prévues, à travers le fonds de consolidation de la professionnalisation, institué par la loi de programmation militaire 2003-2008. Une prime de haute technicité de 200 euros mensuels sera ainsi accordée au personnel non officier de plus de vingt ans de service, pour un coût global de 2,16 millions d'euros, et une prime réversible des spécialités critiques devrait être elle aussi attribuée, sous réserve que le décret prévu à cet effet soit signé. Ces

dispositions ne font pas l'unanimité parmi les personnels : outre le fait qu'ils préféreraient des mesures indiciaires, ils estiment que de telles primes auront plus pour effet de dégrader la cohésion des équipages que d'inciter les personnels visés à rester plus longtemps en service, ne serait-ce que parce que ces derniers partent principalement à cause du manque de perspectives de carrière.

Pour ce qui concerne les conditions de logement, une aide destinée à l'accompagnement de la mobilité a été dégagée et de nouvelles procédures d'organisation des déménagements sont à l'étude. D'autres mesures devraient suivre pour augmenter les prêts d'accession à la propriété et surtout améliorer l'accueil des jeunes enfants (créations de nouvelles crèches, mobilisation des assistantes maternelles, réservation de berceaux, pérennisation de la prestation pour la garde d'enfants en horaires décalés), grâce à une dotation spécifique de 3 millions d'euros. Loin d'être anodins, ces problèmes sont devenus essentiels pour conserver les personnels. Actuellement, beaucoup de marins éprouvent des difficultés de logement car ils ne peuvent assumer financièrement l'augmentation très sensible des loyers, surtout à Paris et Toulon. De même, la question des gardes d'enfants revêt une importance particulière quand l'on sait que plus de la moitié des femmes qui se sont engagées dans la marine sont mariées à des marins. Or, il faut bien offrir à ces couples des solutions pour garder leurs enfants en bas âge. La marine s'est jusqu'à présent montrée très sensible à ce sujet, puisqu'elle a créé à elle seule environ la moitié des crèches du ministère de la défense. Néanmoins, il convient d'aller plus loin.

3. Le soutien

a) La réorganisation de la chaîne logistique

Le 1^{er} juillet 2000, les bases navales de Toulon, Brest et Cherbourg ont été érigées en forces maritimes à part entière, afin de fournir un soutien de proximité aux bâtiments. Elles assurent le fonctionnement des ports militaires et garantissent leur protection, la sécurité et les servitudes. Parallèlement, des services chargés de superviser le maintien en condition opérationnelle des matériels ont été créés.

La structure intégrée de maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques de la défense (SIMMAD), mise en place en 1999, gère la grande majorité des crédits destinés à l'entretien des appareils de l'aéronautique navale. Elle est également en charge du maintien en condition opérationnelle des aéronefs des autres armées. Au 1^{er} septembre 2005, son effectif autorisé était de 957 personnes, issues des différentes armées et de la DGA. L'efficacité de ses actions est tangible, grâce à une meilleure adéquation des rechanges.

Le service de soutien de la flotte (SSF), créé en 2000, est exclusivement consacré au suivi de l'entretien de la flotte. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'il est placé sous la seule autorité du chef d'état-major de la marine, à la différence de la SIMMAD qui possède un comité de pilotage rassemblant les différents chefs d'état-major. Il est constitué d'une direction centrale à Paris, de directions locales

à Brest et Toulon, ainsi que d'antennes décentralisées à Cherbourg et outre-mer, soit 1 550 personnes au total au 31 juillet 2005. En trois ans, il a repris à son compte la gestion des rechanges, auparavant assumée par DCN. C'est ainsi que, depuis 2003, il est responsable des achats et de l'organisation des ravitaillements des unités en pièces de rechanges (11 millions au seul port de Toulon), leur magasinage relevant du commissariat de la marine. Pour assurer cette responsabilité, il a mis en place un système d'information logistique (SIGLE) qui, depuis le début de 2005, rend le recueil et le traitement des besoins de maintenance plus rapide et plus efficace tout en prenant en compte le retour d'expérience. Le SSF a également supervisé, au 1^{er} janvier 2003, le transfert de DCN à la marine de l'intégralité des activités pyrotechniques des ports de Brest et Toulon, à l'exception des compétences exercées par DCN à l'île Longue et dans l'atelier de stockage des torpilles de Toulon. Il a pris la responsabilité locale des installations nucléaires de base secrète cette année.

L'ultime corollaire de la création du SSF consiste à mettre en concurrence les prestataires de l'entretien des bâtiments. Le montant cumulé des marchés d'entretien notifiés après compétition s'établira aux alentours de 150 millions d'euros chaque année entre 2005 et 2008. Le rapporteur tient à souligner à ce sujet que, depuis cette année, les périodes d'indisponibilité périodique pour entretien et réparations (IPER) ne font plus l'objet de tranches de travaux mais sont contractualisées globalement, sur trois ou cinq ans, par catégories de bâtiments : le porte-avions, les sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) et lanceurs d'engins (SNLE), les frégates et avisos, les pétroliers-ravitailleurs, transports de chalands de débarquement (TCD) et bâtiments de soutien, entre autres. En application du contrat d'entreprise conclu par l'Etat au moment du changement de statut de DCN, les trois premières de ces catégories ont été attribuées à la société nationale, sur la base de contrats de maintien en condition opérationnelle assortis d'objectifs de disponibilité annuels qui, s'ils ne sont pas atteints, donnent lieu à des pénalités reversées à la marine ou, s'ils sont améliorés, conduisent au contraire au versement d'une prime (système bonus/malus). Pour les SNA, la société DCN s'est engagée à diminuer le montant des IPER de 20 à 30 % d'ici 2008.

Le service des systèmes d'information et de communication (SERSIM), dernier né des services de soutien qui concernent de près ou de loin la marine, a vu le jour en 2003. Employant 1 246 personnes au 30 juin 2005, il est chargé de superviser l'entretien des systèmes de commandement et d'information, ce qui constitue une fonction stratégique. Il devrait se rapprocher de la direction interarmées des réseaux d'infrastructure et des systèmes d'information (DIRISI) en 2006, en transférant à cette dernière certaines missions et les effectifs correspondants. A terme, son intégration pourrait devenir totale, sous réserve que la DIRISI gère directement les systèmes tactiques de toutes les armées.

b) Les dotations en faveur du maintien en condition opérationnelle

L'expérience montre que les financements occupent une place importante dans le processus de maintenance des bâtiments et des aéronefs. L'augmentation des crédits destinés à l'entretien de ces matériels depuis 2002, conjuguée aux réorganisations internes, a produit des effets notables puisque, comme en atteste le tableau ci-après, la marine s'est notablement rapprochée de ses objectifs de disponibilité technique globale, c'est-à-dire de disponibilité sous faible préavis en incluant les durées d'entraînement opérationnel des équipages. Pour mémoire, ceux-ci se situent à des taux de 75 % pour les bâtiments de surface et 70 % pour les aéronefs à l'horizon 2008, avec un pallier à 70 % pour les premiers et 69,4 % pour les seconds en 2005.

**EVOLUTION DU TAUX DE DISPONIBILITE TECHNIQUE REALISE
DES PRINCIPAUX BATIMENTS ET AERONEFS DE LA MARINE**

	2001	2002	2003	2004	2005 ⁽¹⁾
Flotte de combat					
Porte-avions <i>Charles de Gaulle</i>	39,6 %	76,6 %	54 %	73,9 %	100 %
Groupe école application (<i>Jeanne d'Arc</i> et <i>Georges Leygues</i>)	69,6 %	46,5 %	54,2 %	55,2 %	80,9 %
TCD	56,6 %	54,7 %	77,9 %	77,6 %	90,8 %
Frégates antiaériennes ou lance-missiles	52,1 %	52,6 %	26,0 %	74,1 %	67,2 %
Frégates anti-sous-marines	70,3 %	58,2 %	60,3 %	74,3 %	74,1 %
Frégates <i>La Fayette</i>	65,7 %	74,2 %	66,6 %	75,4 %	72,8 %
Avisos	74,1 %	59,7 %	72,7 %	74,3 %	75,9 %
Chasseurs de mines tripartites	67,6 %	70,0 %	66,0 %	81,5 %	68,5 %
Pétroliers ravitailleurs	72,4 %	62,6 %	65,4 %	60,8 %	77,0 %
SNA	41,6 %	53,9 %	44,7 %	48,4 %	60,8 %
Frégates de surveillance	68,4 %	73,6 %	66,3 %	74,7 %	78,6 %
Patrouilleurs de 400 tonnes	73,8 %	57,5 %	58,9 %	63,4 %	66,8 %
BATRAL	66,6 %	60,7 %	53,7 %	76,4 %	55,7 %
Aéronefs					
E-2C (Hawkeye)	49,3 %	63,2 %	38,8 %	52,0 %	57,0 %
Super-Etendard modernisé	59,4 %	54,9 %	58,5 %	58,0 %	56,0 %
Rafale Marine	61,7 %	44,6 %	42,8 %	56,9 %	63,0 %
Atlantique 2	53,8 %	52,9 %	54,9 %	49,0 %	52,0 %
Falcon 50	76,1 %	72,1 %	85,5 %	84,0 %	88,0 %
Super-Frelon	45,0 %	51,8 %	60,8 %	56,0 %	50,0 %
Lynx	36,1 %	33,3 %	36,6 %	40,0 %	41,0 %
Dauphin Service Public	91,8 %	88,3 %	94,6 %	92,0 %	95,0 %
Panther	48,2 %	52,8 %	52,7 %	50,0 %	50,0 %

⁽¹⁾ Du 1^{er} janvier au 31 juillet.

Source : ministère de la défense.

Il convient de souligner l'amélioration très sensible de la disponibilité des SNA depuis l'entrée en vigueur des contrats d'entretien globaux, passés avec DCN. Au premier semestre 2005, quatre bâtiments étaient régulièrement opérationnels. Pour ce qui concerne les bâtiments de surface, les difficultés

rencontrées, assez circonscrites il faut bien le dire, ont essentiellement résulté du retard pris à l'occasion de l'IPER du pétrolier-ravitailleur *Var* et de défauts de qualité observés sur des IPER de bâtiments moins importants. Les inquiétudes portent davantage sur la disponibilité des appareils de l'aéronautique navale, et particulièrement les hélicoptères, à l'exception notable des Dauphin. Est en cause, notamment, le vieillissement des équipements, dont le renouvellement n'est pourtant pas vraiment imminent.

Au-delà de ce constat rassurant, le rapporteur tient à se faire l'écho de remarques formulées par les personnels qu'il a rencontrés à Toulon et Brest. Bien souvent, selon leurs dires, DCN se déchargerait d'une partie de ses tâches sur eux, pour combler certains légers retards et éviter ainsi de payer des pénalités. Il en résulterait, pour les marins, une surcharge de travail les conduisant à empiéter sur leur temps libre (ce qu'ils appellent du « *temps [de travail] masqué* »). Il est heureusement prévu que le SSF effectue des audits pour vérifier que DCN n'essaie pas d'abuser de certaines situations.

Au titre du projet de loi de finances pour 2006, les dotations consacrées au maintien en condition opérationnelle des matériels de la marine se trouveront revalorisées au niveau des crédits de paiement. Le tableau ci-après montre néanmoins que cette évolution reste très contrastée selon les secteurs.

EVOLUTION DES CREDITS D'ENTRETIEN DE LA MARINE

(en millions d'euros courants)

	Loi de finances 2005		Projet de loi de finances 2006		Ecart 2006/2005	
	AP	CP	AE	CP	AE	CP
Flotte (hors FOST)	671,6	373,3	500,1	360,5	- 25,5 %	- 3,4 %
Aéronautique	349,3	282,9	343,0	298,4	- 1,8 %	+ 5,5 %
FOST ⁽¹⁾	280,2	230,7	259,7	290,9	- 7,3 %	+ 26 %
Divers	30,0	17,7	18,0	17,8	- 60,0 %	- 0,6 %
TOTAL	1 331,1	904,6	1 120,8	967,6	- 15,8 %	+ 7,0 %

NB : AP : autorisations de programme ; AE : autorisations d'engagement ; CP : crédits de paiement.

⁽¹⁾ Enveloppe qui englobe l'entretien des SNLE, des équipements militaires à terre et des transmissions de la FOST, ainsi que la maintenance du site de l'Île Longue, des missiles balistiques embarqués et le démantèlement des sous-marins.

Source : ministère de la défense.

Sur l'enveloppe détaillée ci-dessus, les crédits dévolus à l'entretien des bâtiments à propulsion nucléaire s'établissent à 340 millions d'euros en autorisations d'engagement : 190 millions d'euros pour les SNA et le porte-avions *Charles de Gaulle* et 150 millions d'euros pour les SNLE. La dotation en crédits de paiement représente quant à elle 66 % des moyens de l'entretien de la flotte. Il s'agit là d'une situation exceptionnelle, qui résulte de la conjonction, en 2006, de la préparation et de la réalisation de plusieurs opérations majeures ponctuelles, telle l'IPER du porte-avions, celle du SNLE de nouvelle génération *Le Téméraire*, ainsi que des opérations d'entretien programmé ou courant de SNA. La flotte à propulsion classique sera donc moins bien lotie en termes relatifs, mais elle

devrait quand même bénéficier d'économies attendues sur les coûts facturés par DCN.

C. LE SURCOUT DES OPERATIONS EXTERIEURES

Pendant très longtemps, le surcoût du financement des opérations extérieures des armées n'a pas été budgété, ne serait-ce que partiellement, en loi de finances initiale. Le motif invoqué, tenant au caractère difficilement prévisible des dépenses, était en partie infondé, dans la mesure où l'engagement de la France en faveur du règlement d'un certain nombre de conflits relativement pérennes conduit à pouvoir évaluer à environ 600 millions d'euros, la charge financière annuelle des opérations extérieures pour les armées (dont environ 50 millions d'euros pour la marine, hors années exceptionnelles).

COUT BUDGETAIRE DES OPERATIONS EXTERIEURES DE LA MARINE

(en millions d'euros)

Principales opérations	2002	2003	2004	Prévisions 2005
Corymbe/Licorne	6,11	7,29	7,49	11,95
Heracles/Agapanthe	—	—	38,97	19,48
Soutien ONUCI	121,68	28,24	0,00	0,04
Beryx	13,76	7,13	0,00	4,84
Autres	19,08	1,96	7,57	2,39
Total	160,63	44,62	54,03	38,70

Source : ministère de la défense.

Lors du débat sur la loi de programmation militaire 2003-2008, un amendement visant à prévoir un financement au moins partiel en loi de finances initiale avait été adopté à l'initiative de la commission de la défense de l'Assemblée nationale. Le ministre de la défense, Mme Michèle Alliot-Marie, a donné suite à cette demande l'an passé, en obtenant une ligne budgétaire spécifique de 100 millions d'euros à cet effet pour le budget de 2005. L'entrée en vigueur de la LOLF conforte cette dynamique, puisque le programme « *Préparation et emploi des forces* » prévoit une action spécifiquement dévolue au surcoût des opérations extérieures, toutes armées confondues. Le montant prévu par le projet de loi de finances pour 2006 s'élève à 250 millions d'euros (pour l'ensemble des armées), ce qui constitue une avancée significative, même s'il est évident que cette enveloppe ne suffira pas à couvrir l'ensemble des besoins.

En matière d'engagements à l'étranger, la marine nationale a été sollicitée sur plusieurs fronts, plus ou moins importants, cette année. Depuis les attentats du 11 septembre 2001, elle participe dans l'océan Indien à l'opération *Enduring Freedom*, qui mobilise les forces alliées dans la lutte contre le terrorisme. La France maintient sur zone au minimum deux navires (occasionnellement trois) et un avion de patrouille maritime Atlantique 2 (occasionnellement deux), ainsi qu'un détachement commandos dans le Sud de l'Afghanistan. Jusqu'en mai 2004, au moins un bâtiment était déployé en mer d'Arabie au sein de la *Task Force 151* (TF 151), l'autre au large de la Corne de l'Afrique dans la *Task Force 150*

(TF 150) ; depuis lors, ces deux groupes navals ont fusionné. Le 17 août 2005, la France a repris le commandement de la TF 150 qu'elle avait déjà exercé en 2004. Pendant le premier semestre 2005, 2 371 marins ont été engagés dans ces opérations.

Parallèlement, la marine a continué à assurer une mission de prévention dans le golfe de Guinée (opération *Corymbe*). Les unités déployées, essentiellement des TCD, ont contribué à la projection et au soutien du dispositif *Licorne* mis en place lors de la crise en Côte d'Ivoire.

A titre plus exceptionnel, la marine a aussi fourni une assistance médicale et logistique aux populations sinistrées à la suite du tsunami qui a ravagé l'Asie du Sud-Est, le 26 décembre 2004. Immédiatement, un avion de patrouille maritime Atlantique 2 a été envoyé en mission le long des côtes de la Thaïlande pour rechercher des naufragés, des épaves et, malheureusement, des corps à la dérive. Le 1^{er} janvier 2005, sur ordre du ministre de la défense, les bâtiments les plus proches ont été dépêchés sur place (opération *Beryx*). Le porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc* et la frégate *Georges Leygues* ont ainsi acheminé 5 tonnes de médicaments, 80 000 litres d'eau et 6 000 rations de combat en Indonésie, tandis que la frégate *Dupleix* a apporté assistance aux populations des Maldives. Ces bâtiments sont restés sur place environ un mois, avant que le bâtiment de commandement et de ravitaillement *Marne* ne les remplace sur zone, en février.

Plus récemment, 16 plongeurs démineurs et un infirmier spécialisé ont été dépêchés du 11 septembre au début du mois d'octobre 2005 en Louisiane et au Mississippi, afin de venir en aide à ces deux Etats américains, durement affectés par les cyclones Katrina et Rita. Par cette présence, la marine nationale a contribué au rétablissement des infrastructures de base de Pascagoula et Port Michoud.

II. — LA PERTINENCE DU MAINTIEN D'UN DROIT DE REGARD SPECIFIQUE SUR LES MOYENS DE LA MARINE

A. LA CONTRIBUTION DES FORCES NAVALES AU CONTRAT OPERATIONNEL QUE LE CHEF DE L'ETAT A FIXE AUX ARMEES

Le projet annuel de performance de 2006 concernant la mission « *Défense* » assigne au programme « *Préparation et emploi des forces* » des finalités générales qui coïncident entièrement avec les missions que la marine nationale remplit. La raison en tient au fait que les objectifs mis en avant correspondent aux quatre grandes fonctions stratégiques que les armées sont tenues d'assurer, à savoir la dissuasion nucléaire, la capacité d'intervenir sur un théâtre extérieur, la protection du territoire et des citoyens, ainsi que la prévention des conflits. De par la spécificité de son milieu d'intervention (les océans), la marine joue un rôle clé dans chacun de ces domaines.

1. La dissuasion

Le Président de la République a rappelé le caractère primordial de la dissuasion nucléaire lors de son discours devant l'institut des hautes études de la défense nationale (IHEDN), le 8 juin 2001. La doctrine nucléaire a été adaptée, tout en conservant pour fondement une politique de non-emploi. La marine participe activement à la mise en œuvre de la capacité nucléaire française en déployant des missiles balistiques sur les sous-marins de la force océanique stratégique (FOST) et des missiles sur les appareils de l'aéronavale.

Avec les SNLE et les avions Super-Etendard, la marine est aujourd'hui dépositaire de 85 % des têtes nucléaires françaises. Une grande partie des crédits d'équipement est d'ailleurs dévolue à la modernisation de ces vecteurs indispensables. A la fin de l'année 2004, le troisième SNLE-NG, *Le Vigilant*, a pris la relève de *L'Indomptable*. En 2010, le quatrième SNLE-NG, *Le Terrible*, succédera à *L'Inflexible*, en service depuis 1985. Ces quatre bâtiments auront coûté au total environ 14 milliards d'euros.

Les moyens de soutien direct ou indirect des SNLE seront eux aussi renouvelés. Les six SNA de la classe *Rubis*, modernisés au standard *Améthyste* (amélioration tactique, hydrodynamique, silence, transmissions, écoute), admis au service entre 1983 et 1993, seront remplacés à partir de 2014 par des SNA Barracuda. Ces bâtiments polyvalents, au service de la FOST et du groupe aéronaval, auront des capacités d'écoute et la possibilité de mettre en œuvre des commandos de nageurs de combat. A partir de 2015, ils pourront lancer des missiles de croisière navals et des torpilles lourdes. Le coût total de ce programme avoisine 5,4 milliards d'euros. La flotte de treize chasseurs de mines tripartites, conçus avec la Belgique et les Pays-Bas, a fait, quant à elle, l'objet d'une importante modernisation, permettant de faire face aux mines les plus récentes.

Les appareils de l'aéronavale participent également à la mission de dissuasion, grâce notamment à la souplesse d'emploi du porte-avions *Charles de Gaulle*. Au Super Etendard équipé du missile air-sol moyenne portée (ASMP) succédera à terme le Rafale équipé du missile air-sol moyenne portée amélioré (ASMP-A). La mise aux standards 4 (capacités de renseignement), puis 5 (attaque de nuit et bombardement à haute altitude) des Super Etendard doit faciliter la transition avec le Rafale jusqu'en 2015 pour des coûts respectivement estimés à 236,3 millions d'euros (standard 4) et 164,4 millions d'euros (standard 5).

D'ici 2015, 60 Rafale (exclusivement monoplaces depuis que la décision de ne retenir que cette version a été prise en 2004 pour réaliser des économies évaluées à 145,8 millions d'euros) seront mis en œuvre par l'aéronavale en trois standards : F 1 (interception aérienne), seul en service actuellement, F 2 (chasse et attaque au sol) et F 3 (chasse, air-sol, reconnaissance et bombardier nucléaire). Ce programme, dont le coût total pour la marine avoisinera 7,27 milliards d'euros, a été malmené par des reports de commandes et de livraisons, en raison de contingences budgétaires. Depuis 1997, 38 appareils ont été commandés en quatre fois. La première flottille de neuf Rafale standard F 1 (déjà livrés) a été déclarée opérationnelle le 25 juin 2004. Les flottilles aux autres standards entreront en service en 2007 et 2010. En 2006, la réception de deux exemplaires est prévue ; 21 autres suivront entre 2007 et 2010.

2. La projection

La marine contribue à la projection des forces armées sur des théâtres extérieurs, grâce aux bâtiments amphibies spécialisés (les TCD). Elle permet également de porter la capacité de frappe militaire de la France bien au-delà des abords de l'hexagone, notamment par le déploiement du porte-avions et de son groupe aérien, mais aussi par l'envoi de frégates de premier rang.

Les opérations *Héraclès*, de lutte contre le terrorisme dans le nord de l'océan Indien, et *Licorne*, de transport de forces de renfort en Côte d'Ivoire, sont des exemples récents de l'implication grandissante de la marine dans les missions de projection de puissance et de troupes. L'engagement peut varier de la simple présence à la démonstration de force, avec des actions de rétorsion où les armes modernes de précision tirées à grande distance donnent un avantage politique et militaire déterminant. Ces forces maritimes constituent également le moyen essentiel du déploiement de troupes à terre dans un environnement maîtrisé.

Pour tenir compte des impératifs opérationnels liés à ce mode d'engagement, la loi de programmation militaire 2003-2008 a prévu un important renouvellement de la flotte de surface.

La décision de réaliser un second porte-avions est certainement l'un des choix les plus emblématiques de ce redressement du niveau des équipements de la marine. Le lancement d'un tel programme était souhaitable, car le groupe aéronaval ne peut être opérationnel en permanence que si la marine dispose de

deux porte-avions. Une coopération avec le Royaume-Uni, qui souhaite lui aussi acquérir deux porte-avions (CVF), de 75 000 tonnes chacun, d'ici le milieu de la décennie prochaine, est envisagée. Elle pourrait engendrer des gains d'échelle sur le développement et la maintenance d'un programme de 2,66 milliards d'euros, puisque le concept CVF semble correspondre à 80 % aux besoins de la marine nationale, selon la DGA. Des divergences conceptuelles subsistent néanmoins : outre le fait que son besoin correspond plutôt à un bâtiment de 60 000 tonnes, doté de catapultes et de brins d'arrêt, notre marine ne pourra adhérer au projet CVF que si ce dernier engendre de substantielles économies à l'achat et à la possession par rapport à un projet national. Quelle que soit l'option retenue sur cette coopération, la commande du second porte-avions français devrait intervenir en 2006 (925,7 millions d'euros sont provisionnés à cet effet en autorisations d'engagement dans le projet de loi de finances pour 2006), pour une admission au service actif lors de la seconde IPER du *Charles de Gaulle*, en 2015.

Les forces amphibies sont également concernées puisque les TCD *Ouragan* et *Orage*, entrés en service respectivement en 1965 et 1968, seront remplacés fin 2005 et en octobre 2006 par les deux bâtiments de projection et de commandement (BPC) *Mistral* et *Tonnerre*. L'intérêt croissant porté à l'aéromobilité dans les opérations et la recherche d'une complémentarité avec les TCD *Foudre* et *Siroco*, plus récents, ont conduit à privilégier l'option de porte-hélicoptères polyvalents, similaires aux navires américains de la catégorie des *landing helicopter deck* (LHD). Les BPC pourront embarquer un équipage de 160 personnes, ainsi que 450 à 700 hommes, selon la durée de déploiement, soixante véhicules et seize hélicoptères (Tigre et NH 90). Le coût prévisionnel du programme est de 677,6 millions d'euros.

Le renouvellement de la flotte de surface concerne également les frégates et avisos. Dans le domaine de la lutte antiaérienne, le programme des frégates Horizon permettra d'assurer la relève des bâtiments les plus anciens. Depuis le retrait du service de la frégate lance-missiles *Suffren*, le 1^{er} avril 2001, la marine ne dispose plus que de trois frégates antiaériennes au lieu des quatre prévues par le modèle 2015. La première frégate Horizon (*Forbin*) sera livrée en décembre 2006 et la seconde (*Chevalier Paul*) en mars 2008. Le coût total du programme de ces deux bâtiments est estimé à 1,94 milliard d'euros (2,6 milliards d'euros si l'on inclut le système d'armes).

Il faudra aussi remplacer la flotte anti-sous-marine et les avisos, vieillissants. Le concept de frégates européennes multimissions (FREMM) répond à ce besoin, tout en jetant les bases d'une coopération franco-italienne majeure pour la construction de 27 unités : 17 bâtiments devraient être réalisés au profit de la marine nationale, pour un coût total de 8,7 milliards d'euros. La construction de ces bâtiments s'effectuera sur la base d'une plate-forme unique, dont les fonctions seront dissociées entre la lutte anti-sous-marine (ASM) et l'action vers la terre (AVT). Ces frégates auront des équipages réduits, d'environ 110 membres. La première livraison est prévue pour 2011. Le mode de financement retenu pour ce projet devait initialement prendre la forme d'un paiement différé assorti de

garanties sur la disponibilité, les pièces et la main-d'œuvre. Le Premier ministre a finalement considéré que les avantages d'une telle solution n'étaient pas suffisants, ce qui l'a conduit à lui préférer le principe d'une budgétisation classique. Il en résultera malgré tout un certain renchérissement des coûts unitaires (388,5 millions d'euros, toutes taxes comprises) et un étalement des livraisons jusqu'en 2021. Les autorisations de programme ouvertes en lois de finances initiales pour 2004 et 2005 seront intégralement engagées en 2005 pour couvrir les travaux de développement et l'acquisition des huit premiers bâtiments de série, les autorisations d'engagement prévues par le projet de loi de finances pour 2006 ayant pour finalité de compenser le renchérissement du programme.

Le projet annuel de performance de 2006 sur la mission « *Défense* » fixe des indicateurs de performances ambitieux en termes de projection maritime, puisque les valeurs doivent atteindre 100 % dans tous les domaines, à l'exception du groupe aéronaval (70 %), pour cause d'entretien majeur du porte-avions à partir de la fin de l'année prochaine. De fait, les résultats de la marine sont éloquentes, puisque, en 2004, le groupe aéronaval, le groupe d'action maritime (une frégate, un aviso ou SNA et un commando) ainsi que le groupe guerre des mines et les détachements d'Atlantique 2 ont toujours pu se déployer à la demande du chef d'état-major des armées. Seuls les groupes amphibies affichent un taux inférieur à 100 %, mais le niveau atteint (92 %) n'en est pas très éloigné.

3. La sauvegarde du territoire et des populations

En droit international, la mer est un espace de libre circulation. Il en résulte, pour tout Etat qui dispose d'une marine militaire importante, des capacités d'intervention et de pression diplomatique accrues, au large des côtes de certains pays en crise. L'autre corollaire est l'impératif de défense à l'encontre des menaces en tous genres (trafics, terrorisme, entre autres). Dans ce cas aussi, le rôle des forces navales reste prépondérant.

a) La protection

La France étant un pays qui possède une façade maritime de près de 11 millions de kilomètres, la marine nationale joue un rôle déterminant dans la protection de ces frontières à travers sa mission de « *sauvegarde maritime* ». Au lendemain de l'échouage du cargo *East Sea* avec ses passagers clandestins sur les côtes du Var, le 17 février 2001, il a été décidé d'accentuer les patrouilles au large, afin d'accroître le préavis des autorités pour réagir à tout incident. En outre, depuis janvier 2002, une frégate est déployée en permanence en Méditerranée orientale, dans le cadre de l'opération *Amarante*, afin de pister les navires suspects. Outre-mer, et notamment dans les Antilles, frégates de surveillance et patrouilleurs participent également à la traque aux trafiquants de drogue sévissant dans la région.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Dans son bilan 2004 sur la sauvegarde maritime ⁽¹⁾, la marine a révélé avoir interrogé 2 068 navires soupçonnés de se livrer à des trafics de stupéfiants, six d'entre eux ayant été déroutés afin de saisir plus d'une tonne de cocaïne. De même, trois embarcations exerçant un trafic d'immigrants clandestins ont été interceptées, 43 personnes ayant été remises à la police de l'air et des frontières.

La veille du littoral est également un aspect indispensable de la sauvegarde maritime. Elle est essentiellement assurée par les 59 sémaphores et vigies de la marine, dans lesquels travaillent 425 guetteurs. Cette mission comporte deux aspects : protéger les installations maritimes les plus importantes pour la défense nationale ⁽²⁾ et surveiller la navigation pour prévenir les pollutions et sauver des vies humaines, en coordination avec les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS).

Au total, près de 2 000 marins, 70 bâtiments et une trentaine d'aéronefs sont impliqués dans des actions de sauvegarde maritime, qui représentent plus du quart de l'activité des forces et sont devenues la troisième mission de la marine nationale. Grâce à la loi de programmation militaire 2003-2008, ce dispositif sera modernisé. La gendarmerie maritime va bénéficier de 24 nouvelles vedettes de 40 tonnes, pour un coût de 5,2 millions d'euros. L'ensemble des sémaphores et des moyens de surveillance d'autres administrations (CROSS, centres opérationnels des douanes notamment) doit aussi être mis en réseau. Ce projet, dénommé « *Spatio. nav* » (système naval de surveillance des approches maritimes et des espaces sous juridiction nationale), permettra l'exploitation automatique des informations radar, l'appréciation centralisée de la situation des approches maritimes et la consultation de bases de données contribuant à une meilleure connaissance des navires en transit. La surveillance de la façade méditerranéenne a été privilégiée jusqu'à présent, mais le réseau sera étendu aux autres façades maritimes et modernisé de 2006 à 2010.

La marine n'a pas seulement une vocation militaire, puisqu'elle exerce également des missions de service public : préservation du littoral national des pollutions accidentelles (17 navires pollueurs déroutés en 2004 et 7 au premier semestre 2005), surveillance des pêches (146 navires contrôlés en 2004, dont 64 déroutés) et sauvegarde des personnes en détresse (626 naufragés secourus en 2004 et 128 au premier semestre 2005), qui relèvent de l'action de l'Etat en mer et dont l'importance est trop souvent méconnue. Ces missions représentent elles aussi le quart de son activité, contre 18 % seulement en 2001. Cet engagement quotidien au bénéfice des Français mérite d'être salué car son coût n'est pas négligeable.

(1) « Sauvegarde maritime : une dimension de sécurité renouvelée ». Bilan 2004, publié par le ministère de la défense.

(2) Décret n° 73-237 du 2 mars 1973, relatif à la défense maritime du territoire.

La France est bien placée pour savoir combien les côtes des Etats européens sont exposées aux pollutions, elle qui a déploré de trop nombreuses marées noires. La marine a plus particulièrement pour responsabilité de prévoir les moyens maritimes de lutte contre ces pollutions. En métropole, ce sont également les commandants de zone ou d'arrondissement maritime (Atlantique, Manche-mer du Nord et Méditerranée) qui, sous l'autorité du Premier ministre, sont chargés de coordonner les interventions en mer, en leur qualité de préfets maritimes.

Ces dernières années, les moyens de lutte contre les pollutions et de sauvetage en mer mis en œuvre par la marine ont été considérablement modernisés et renforcés. Ils sont constitués de :

— quatre remorqueurs de haute mer affrétés à temps plein, basés à Brest (l'Abeille *Bourbon*), Cherbourg (l'Abeille *Liberté*), La Pallice (Abeille *Languedoc*) et Toulon (l'Abeille *Flandre*) ;

— un remorqueur co-affrété avec la *Maritime and coastguard agency* (MCA) britannique (l'*Anglian Monarch*), stationné dans le Pas-de-Calais ;

— trois bâtiments de soutien en haute mer (BSHM), aux capacités antipollution renforcées (*Alcyon*, l'*Ailette* et le *Carangue*) ;

— un bâtiment de soutien, d'assistance, d'intervention et de dépollution (BSAID *Argonaute*).

En 2006, la marine bénéficiera de 7 millions d'euros en plus des 26 millions budgétés en 2005 pour supporter le coût d'affrètement des remorqueurs supplémentaires.

Ce dispositif naval est complété par quatre avions de surveillance Falcon 50 M, ainsi que par douze hélicoptères de recherche Dauphin (appareils légers entrés en service à partir de 1994) et Super Frelon (hélicoptères lourds, en service depuis 1970).

b) La prévention

Avec plus de 25 bâtiments de souveraineté (frégates de surveillance, bâtiments de transport léger – BATRAL – et patrouilleurs) basés ou déployés loin de la métropole et sur toutes les mers du monde, la marine possède un dispositif lui permettant d'intervenir rapidement sur n'importe quelle zone, afin de prévenir toute crise.

Ces unités mènent également des activités liées aux accords de coopération avec des Etats amis ou alliés et remplissent des missions humanitaires. Elles peuvent être renforcées par des forces projetées à partir de la métropole. La loi de programmation militaire 2003-2008 n'a pas prévu leur renouvellement. Il faudra pourtant y procéder avant 2015, surtout pour les

BATRAL, les P 400 et l'aviation de patrouille maritime, dont l'état est particulièrement précaire et préoccupant.

LES PRINCIPAUX MOYENS NAVALS PREPOSITIONNES EN PERMANENCE HORS METROPOLE

Lieux de prépositionnement	Moyens déployés
<i>La Réunion</i>	2 frégates de surveillance (<i>Nivôse, Floréal</i>), 2 patrouilleurs P 400 (<i>La Rieuse, La Boudeuse</i>), 1 bâtiment de transport léger (BATRAL <i>La Grandière</i>), 1 patrouilleur (<i>Albatros</i>), 1 patrouilleur de gendarmerie maritime (<i>La Jonquille</i>).
<i>Océan Indien</i>	1 bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR <i>Marne</i>), renforcé par 1 aviso, 1 frégate et un commando.
<i>Mayotte</i>	1 chaland de transport de matériels, 1 vedette de la gendarmerie nationale.
<i>Nouvelle-Calédonie</i>	1 frégate de surveillance (<i>Vendémiaire</i>), 2 patrouilleurs P 400 (<i>La Moqueuse, La Glorieuse</i>), 1 BATRAL (<i>Jacques Cartier</i>), 1 vedette de gendarmerie maritime (<i>La Pétulante</i>) et 2 avions Gardian.
<i>Tahiti</i>	1 frégate de surveillance (<i>Prairial</i>), 2 patrouilleurs P 400 (<i>La Tapageuse, La Railleuse</i>), 1 BATRAL (<i>Dumont D'Urville</i>), 1 remorqueur ravitailleur (<i>Revi</i>), 1 patrouilleur côtier de gendarmerie maritime (<i>Jasmin</i>), 1 remorqueur ravitailleur, 1 chaland de transport de matériels et 3 avions Gardian.
<i>Fort-de-France</i>	1 frégate de surveillance (<i>Ventôse</i>), 1 remorqueur portuaire côtier, 1 BATRAL (<i>Francis Garnier</i>), 1 patrouilleur P 400 (<i>La Fougueuse</i>).
<i>Cayenne</i>	2 patrouilleurs P 400 (<i>La Gracieuse, La Capricieuse</i>), 2 vedettes de gendarmerie maritime (<i>Sténia et Miki</i>).
<i>Pointe-à-Pitre</i>	1 patrouilleur côtier de gendarmerie maritime (<i>Violette</i>).
<i>Saint Pierre-et-Miquelon</i>	1 patrouilleur côtier de gendarmerie maritime (<i>Fulmar</i>).
<i>Djibouti</i>	2 chalands de transport de matériels, 1 Atlantique 2, 1 engin de débarquement d'infanterie et de chars (<i>Dague</i>).
<i>Dakar</i>	1 chaland de transport de matériels, 1 Atlantique 2.

Source : « Sauvegarde maritime, une dimension de sécurité renouvelée ». Bilan 2004, publié par le ministère de la défense.

B. UNE IMPLICATION INTERNATIONALE EGALEMENT FORTE

Avec la recrudescence des conflits, des attentats et de l'instabilité de certains Etats, le contexte international actuel justifie la posture stratégique de la France qui consiste à défendre ses intérêts vitaux et à agir au plus tôt, parfois loin de la métropole, dans un cadre souvent interallié et européen. La marine constitue à cet égard un moyen d'action privilégié.

1. Une flotte militaire française figurant aux premiers rangs mondiaux

La marine nationale demeure, dans le monde, l'une des forces navales les plus importantes. Son tonnage la place au deuxième rang européen, derrière la *Royal Navy*, et elle met en œuvre des bâtiments qui exigent un grand savoir-faire technologique, qu'il s'agisse des sous-marins à propulsion nucléaire ou du *Charles de Gaulle*, seul véritable porte-avions actuellement en service en Europe. Le tableau ci-dessous donne un aperçu de ce positionnement.

ETAT COMPARATIF DES PRINCIPALES MARINES MILITAIRES DANS LE MONDE ⁽¹⁾

	Etats-Unis	Russie	Royaume-Uni	Japon	France	Inde	Italie	Allemagne	Espagne
Effectifs (dont civils)	540 083 (176 768)	155 000	42 214	49 400 (3 560)	53 259 (10 064)	83 000 (27 500)	46 220 (12 220)	30 500 (6 000)	23 387 (4 227)
Sous-marins nucléaires lance-missiles balistiques	18	16	4	0	4	0	0	0	0
Porte-avions ou porte-aéronefs à pont continu	12	1	3	0	1	2	1	0	1
Autres bâtiments de combat ⁽²⁾ (dont ceux de plus de 2 000 tonnes)	105 (105)	62 (37)	26 (26)	57 (54)	25 ⁽²⁾ (16)	38 (24)	12 (12)	14 (14)	12 (12)
Sous-marins nucléaires d'attaque	54	32	11	0	6	0	0	0	0
Sous-marins d'attaque classiques	0	25	0	19	0	16	6	13	5
Bâtiments amphibies	38	24	7 ⁽³⁾	4	4	7	3	0	4
Bâtiments de soutien	7 ⁽⁴⁾	22	15 ⁽⁵⁾	6	6	6	3	14	2
Total bâtiments majeurs	234	182	66	86	46	69	25	41	24
Tonnage général (en millier de tonnes)	2 829	1 097	537	348	237,3	231	89	109	108
Aéronefs embarqués	2 142	108	209	125 ⁽⁶⁾	107	107	113 ⁽⁷⁾	43 ⁽⁶⁾	59

⁽¹⁾ Au 31 mai 2005 ; ⁽²⁾ Hors frégates de surveillance ; ⁽³⁾ Avec les bâtiments de la *Royal Fleet Auxiliary* ; ⁽⁴⁾ Sans compter les bâtiments du *Military Sealift Command*, qui arme 218 navires ; ⁽⁵⁾ Ils appartiennent tous à la *Royal Fleet Auxiliary* ; ⁽⁶⁾ Exclusivement des hélicoptères ; ⁽⁷⁾ Dont 17 avions AV-8B et AV-8B Plus.

Source : état-major de la marine.

D'autre part, au regard des effectifs, la marine nationale figure en tête des marines européennes, devant la marine italienne, la *Royal Navy* et la *Deutsche Marine*. La qualité des hommes qui la composent est parmi les plus élevées. D'ailleurs, à aucun moment son interopérabilité avec les marines alliées, et notamment l'*US Navy*, n'a été mise en doute. La professionnalisation est en grande partie à l'origine de ce constat.

2. Un cadre d'intervention le plus souvent européen et allié

Les interventions de la marine nationale s'effectuent très fréquemment en liaison avec les partenaires européens de la France. Cette tendance est appelée à s'accroître car l'Union européenne et l'organisation du traité de l'Atlantique nord (OTAN) ont décidé de faire évoluer leurs capacités respectives.

En effet, au Conseil européen d'Helsinki, en décembre 1999, les membres de l'Union européenne se sont fixé comme objectif de pouvoir projeter une force comprenant le cas échéant des éléments navals. Sur cette base, la France a proposé d'apporter son concours pour des missions de renseignement d'intérêt maritime avec, en particulier, la mise à disposition d'aéronefs de patrouille maritime, de frégates antiaériennes et d'avions de guet *Hawkeye*, et, en cas de déploiement opérationnel, celle du groupe aéronaval avec son escorte, d'un SNA ou de bâtiments amphibies.

D'ores et déjà, la marine participe à la force maritime européenne (EUROMARFOR), avec ses homologues espagnole, italienne et portugaise. Inaugurée le 2 octobre 1995, cette force navale non permanente repose sur des moyens mis à disposition par les marines participantes et elle est activée soit pour une opération, soit pour un entraînement, avec au moins une fois par an un exercice multinational. Sous préavis de cinq jours, elle peut être employée pour des missions humanitaires ou d'évacuation de ressortissants, des opérations de maintien de la paix ou la gestion de crises, y compris en rétablissant la paix. L'EUROMARFOR participe aux opérations conduites sous l'égide de l'Union européenne, mais elle peut également être engagée aux côtés de l'OTAN. Son champ d'action n'est pas limité au seul théâtre méditerranéen, même si l'origine géographique des nations initiatrices pourrait inciter à le croire. En définitive, elle constitue un noyau opérationnel que d'autres nations de l'Union européenne peuvent intégrer sans délai et sans contrainte. Elle contribue en cela à l'affirmation de la politique européenne de sécurité et de défense (PESD).

La marine participe aussi à des déploiements opérationnels conduits par l'OTAN. Une « *transformation* » de l'Alliance atlantique a été décidée au sommet de Prague, en novembre 2002, afin d'adapter les structures de l'organisation au nouvel environnement stratégique. Un commandement allié pour la transformation a été chargé d'actualiser les concepts, doctrines, instructions et capacités de l'OTAN. Parallèlement, une force de réaction rapide (*NATO Response Force* ou NRF), interarmées, multinationale et comprenant 20 000 hommes, a été créée, le

15 octobre 2003. Dans ce cadre, des états-majors tactiques de réaction rapide ont été mis sur pied pour chaque armée. L'exercice « *Trident d'Or* », mené au printemps 2005 en Méditerranée avec les Etats-Unis, le Canada, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, la Grèce et la Turquie, a débouché sur la certification par l'OTAN du centre de commandement des opérations maritimes de niveau opératif –HRF (M)HQ– installé à Toulon. Depuis avril, ce poste de commandement maritime pouvant regrouper jusqu'à 80 officiers et officiers-mariniers, dont une dizaine d'officiers supérieurs venant d'autres pays de l'Alliance atlantique et de l'Union européenne, est considéré comme apte à commander la composante navale d'une force de réaction rapide de l'OTAN

Cette étape est importante, car elle marque la reconnaissance de l'interopérabilité de la marine avec ses homologues alliées, dans le cadre d'opérations multinationales supervisées par l'Alliance atlantique ou par l'Union européenne.

III. — DES PERSPECTIVES D'AVENIR DEMEURANT SOUMISES, AUJOURD'HUI ENCORE, A D'IMPORTANTES ALEAS

A. LES DEFIS LIES A LA CONDITION DES MARINS, PARAMETRES ESSENTIELS POUR UNE ARMEE DESORMAIS PROFESSIONNELLE

Avec la professionnalisation, la gestion des ressources humaines des forces armées a pris une nouvelle dimension. Alors que les conditions de vie et d'emploi des appelés ne faisaient pas l'objet d'une grande attention, le bien-être des personnels est aujourd'hui au cœur des préoccupations, pour la simple et bonne raison qu'il détermine leur volonté à demeurer au sein de la marine.

Celle-ci, d'ailleurs, n'a pas vraiment le choix, car elle doit déjà s'accommoder d'un sous-effectif militaire de l'ordre de 1 % et d'une carence en personnels civils atteignant 7 %. Dans le cas des personnels militaires, les difficultés portent surtout sur certaines spécialités (officiers-mariniers informaticiens et atomiciens tout particulièrement, pour lesquels on enregistre des déficits respectifs de 17 et 90 postes au premier semestre 2005, sans oublier les marins pompiers). Pour ce qui concerne les personnels civils, la situation semble beaucoup plus délicate dans la mesure où la marine, armée qui comporte en termes relatifs la plus forte proportion d'effectifs civils, se trouve dans l'impossibilité de remplacer tous les départs à la retraite alors même qu'elle en a un cruel besoin (pour le soutien et la gestion des systèmes d'information, notamment).

Dans ces conditions, l'état-major n'a d'autre possibilité que de répondre au mieux aux aspirations souvent légitimes des personnels et aussi de s'adapter en permanence à l'évolution de leurs mœurs et habitudes, qui suit celle de la société.

Outre l'allègement et la compensation indemnitaire des contraintes, la direction du personnel militaire de la marine a mis en place, depuis quelques années déjà, des structures destinées à faciliter les démarches sociales des personnels dans les bases : les pôles « *marine accueil* », « *marine emploi* » et « *marine loisirs* ». Le premier a pour mission d'accompagner les personnels dans leurs démarches administratives. Le deuxième facilite la reconversion civile des marins qui arrivent au terme de leur engagement. Le dernier a une vocation plus culturelle et s'adresse aussi aux familles. Ces institutions ont démontré leur utilité, de l'aveu même des personnels.

Parallèlement, des assistantes sociales, rattachées aux forces, se tiennent en permanence à la disposition des proches des personnels déployés en mission, loin du territoire national. Elles sont ainsi amenées à résoudre des difficultés d'aide ménagère ou à apporter un soutien moral. Elles accordent aussi une attention particulière aux engagés initiaux de courte durée (EICD), jeunes peu ou pas qualifiés, que la marine recrute sur des durées de trois à cinq ans afin de leur

donner une première expérience professionnelle. Des actions collectives sont également entreprises en direction des familles, une cellule étant spécialement constituée à cet effet à Toulon, par exemple, lorsque le groupe aéronaval est employé à des missions particulières (telles, récemment, *Trident* ou *Héraclès*). Là aussi, les personnels portent une appréciation positive sur ces dispositifs.

De fait, les principales revendications concernent désormais l'amélioration des conditions de logement, aussi bien pour les personnels qui n'ont d'autre choix que de se tourner vers la location que pour ceux qui sont éligibles au casernement. Dans le premier cas, la hausse généralisée des loyers conduit bon nombre de marins, exceptés ceux qui sont stationnés à Brest, à s'éloigner considérablement des bases où ils travaillent. Dans le second cas, la vétusté de la grande majorité des immeubles et l'insuffisance des capacités de logement de la marine posent un réel problème. Des initiatives sont néanmoins prises pour tenter de résoudre ces difficultés. A Toulon, par exemple, le bureau du logement rattaché à la préfecture maritime a permis de porter le niveau de satisfaction des demandes d'ayants droit au casernement à 45 %, cette année, alors que moins de 10 % du personnel est logé sur le parc domanial ou conventionné. De même, en partenariat avec les collectivités locales, un programme de construction de 464 logements destinés aux marins a été lancé sur la période 2004-2009. C'est néanmoins insuffisant et le problème devrait s'accroître à l'avenir.

L'autre grand défi concerne l'accompagnement de la féminisation de la marine. Aujourd'hui, les femmes représentent 11,2 % des effectifs militaires de cette armée ⁽¹⁾ et plus de 600 sont embarquées. Corrélativement, l'accroissement du nombre de couples de marins pose des problèmes assez spécifiques, liés tout particulièrement à la garde de leurs enfants. Actuellement, la direction du personnel militaire travaille sur la mise en place d'un système recourant aux conjointes inactives de marins sur les bassins d'emplois de Brest et Toulon, sous réserve que celles-ci obtiennent les agréments au même titre que les assistantes maternelles. En outre, de nouvelles places de crèches seront financées, en particulier pour permettre les gardes d'enfants en horaires décalés. A Brest, par exemple, ce sont ainsi deux nouvelles structures de 60 places chacune qui compléteront la centaine de places actuellement disponibles dans les prochains mois.

De manière plus générale, l'état-major envisage de mettre en place, dans le courant du premier trimestre 2006, un programme de services à la carte intitulé « *Bien être à la carte* ». Les familles des personnels susceptibles d'être absents de leur port-base sous préavis de 72 heures ou pour une durée excédant trente jours consécutifs pourraient ainsi faire appel, sur une plage horaire étendue, à un conseiller téléphonique en mesure de les mettre rapidement en relation avec les prestataires de services à domicile dont elles ont besoin (fourniture d'aide ménagère, appel à un artisan pour des dépannages, assistance administrative et juridique liée au domicile, entre autres). Le rapporteur soutient ces initiatives car il

(1) Soit un total de 5 102 personnes, dont 537 officiers (10,7 %) et 4 565 non officiers (11,3 %).

considère le volet social de la fidélisation comme un critère essentiel de la gestion des ressources humaines.

B. LA NECESSITE DE POURSUIVRE L'EFFORT DE MODERNISATION, ASPECT PSYCHOLOGIQUE IMPORTANT AUX YEUX DES PERSONNELS

Les matériels et les installations à terre de la marine sont l'« *outil de travail* », certes un peu particulier, des personnels. Il est donc logique que ceux-ci attachent une grande importance au renouvellement de la flotte et à la modernisation des infrastructures. Dans les deux cas, les montants financiers en cause sur le moyen terme sont très significatifs.

1. L'incontournable aménagement d'infrastructures vétustes

a) Les travaux touchant aux bases navales

Les évolutions auxquelles la marine a dû s'adapter ces dernières années (la professionnalisation, la création du service de soutien de la flotte, le transfert des immobilisations de DCN dans les bases navales), conjuguées au vieillissement des infrastructures portuaires, ont entraîné de substantiels besoins dans les bases navales. La seule reprise par la marine des installations techniques de DCN (installations nucléaires à terre, pyrotechnies, équipements des quais et bassins, réseaux électriques) engendre une charge totale de 342 millions d'euros en termes d'investissement et de 155 millions d'euros pour l'entretien. Des investissements ont certes déjà été entrepris, mais beaucoup reste à faire.

D'ici 2010, les travaux doivent notamment permettre, à Brest, d'adapter les installations du port au plan de stationnement 2015, pour un montant de 80 millions d'euros, de renouveler les installations portuaires de l'île longue, pour 144 millions d'euros, et d'adapter le bassin n° 10 aux Barracuda, pour 130 millions d'euros.

A Toulon, la perspective de l'IPER du *Charles de Gaulle*, fin 2006-début 2007, oblige à rénover les installations portuaires et à adapter les réseaux, pour un montant global de 29 millions d'euros, tandis que les caractéristiques des bâtiments futurs impliquent d'ores et déjà une réhabilitation de nombreux quais, assortie d'une remise à niveau des bassins de Castignean et Missiessy, pour un coût total de 45,5 millions d'euros. De même, le regroupement des infirmeries de l'arsenal au sein d'un centre médical unique et la consolidation de la grande jetée engendreront, d'ici 2007, de nouvelles dépenses estimées respectivement à 5 et 3 millions d'euros.

A Cherbourg, la construction du laboratoire d'analyse, de surveillance et d'expertise de la marine (LASEM) s'achève, tandis que la réalisation d'une digue à vocation civile et militaire doit bénéficier de financements conjoints de la marine et du ministère de l'équipement, des transports, du tourisme et de la mer, pour une charge d'entretien annuelle supérieure à 2 millions d'euros chacun.

Pour ce qui concerne les bases de l'aéronavale, les investissements portant sur les infrastructures s'élèveront à 10,4 millions d'euros en 2006 et 15,3 millions d'euros en 2007. Les principales bénéficiaires de ces dotations seront Landivisiau (Rafale et Super Etendard), Lann-Bihoué (Atlantique 2 et Falcon 50) et Hyères (hélicoptères Lynx, Panther, Dauphin et, prochainement, NH 90).

Dans l'absolu, la modernisation des bases de la marine semble donc en marche. Cependant, le rapporteur a pu juger sur place que, les crédits destinés aux infrastructures étant les premiers à être concernés par les gels de précaution ou les économies demandées, les installations vieillissent. Il semble que les infrastructures de petite envergure, tels les pontons, soient les plus mal loties, même si certains matériels plus conséquents, comme les grues, apparaissent eux aussi vétustes. La marine gagnerait à se préoccuper davantage de ces éléments qui constituent l'environnement immédiat des équipages et dont l'état influe considérablement sur le moral des personnels.

b) Les investissements de casernement

La marine a une compétence exclusive en matière de logements en casernement. En 2001 elle a lancé la première phase de son plan de réhabilitation du casernement, qui intéressera à terme l'ensemble des sites. Les sommes en jeu pour la période 2001-2008 représentent un effort financier particulièrement important puisqu'elles s'élèvent à près de 85 millions d'euros, dont 9 millions d'euros pour l'outre-mer. L'objectif est de disposer de 6 800 lits aux nouveaux standards en 2006.

Les investissements se sont élevés à 22,4 millions d'euros en 2005 et ils avoisineront 25,9 millions d'euros en 2006. Les chambres ainsi rénovées s'adresseront en priorité aux ayants droit bénéficiant de la gratuité (matelots, quartiers-mâîtres de 2^{ème} classe et de 1^{ère} classe). Les personnels restent plutôt sceptiques sur l'ampleur des investissements réalisés : dans ce domaine, comme dans celui des infrastructures, les besoins sont tels que les enveloppes prévues, pourtant conséquentes, semblent insuffisantes. En outre, le parc de logements en casernement vieillit et sa mise aux normes se traduira inéluctablement par une diminution des capacités, du fait de la suppression des lits superposés et des exigences actuelles en termes d'espace pour les chambres. A court terme, compte tenu de la demande et des attentes croissantes formulées par ses personnels en matière de logement en enceinte militaire, il a été décidé de renforcer la priorité accordée au personnel embarqué à bord des petits bâtiments et des bâtiments en IPER, tout en maintenant la qualité d'ayant droit aux matelots et quartiers-mâîtres de 2^{ème} classe, ainsi qu'aux quartiers-mâîtres de 1^{ère} classe.

Parce qu'elle peut difficilement faire moins, la marine a prévu de poursuivre ses investissements dans les années à venir. A Toulon, la modernisation s'étalera au moins jusqu'en 2008, pour un coût global estimé à 43 millions d'euros, dont 16 millions d'euros pour les casernements du centre d'instruction naval de Saint-Mandrier, 2,7 millions d'euros pour la rénovation du

bâtiment de casernement de l'école de plongée et 6 millions d'euros pour la réhabilitation du bâtiment Colosse d'ici à la fin 2006. Les montants destinés aux casernements situés à Brest restent plus modestes, puisque 10 millions d'euros seulement sont prévus pour la période allant jusqu'à 2010. Pour ce qui concerne Cherbourg, la modernisation de la caserne Rochambeau et du bâtiment Blaison est en cours, pour une livraison devant intervenir au plus tard en 2007. Enfin, les casernements de toutes les bases de l'aéronautique navale sont eux aussi concernés, puisqu'ils feront l'objet de travaux de rénovation à hauteur de 9 millions d'euros jusqu'en 2007.

2. Le besoin de renouvellement d'une flotte vieillissante

Depuis quelques années déjà, la marine a commencé à remplacer ou moderniser les bâtiments les plus anciens de la flotte. En attestent l'entrée en service des trois premiers SNLE-NG, du porte-avions *Charles de Gaulle*, des cinq frégates *La Fayette* et la modernisation des treize chasseurs de mines tripartites.

Le budget 2006 correspond à une nouvelle étape dans ce processus, puisqu'il prévoit, dans la foulée de la notification de la première tranche du programme FREMM, attendue dans les semaines à venir, la commande du second porte-avions, du premier SNA Barracuda et de 50 missiles de croisière navals. Dans le même temps, la marine réceptionnera, à dix mois d'intervalle, les deux BPC *Mistral* et *Tonnerre* puis, à la fin de l'année, la première frégate antiaérienne Horizon. Côté munitions, les forces navales bénéficieront de 60 missiles Aster pour le système de combat antiaérien PAAMS et de 75 torpilles légères MU 90. L'aéronavale ne sera pas en reste, avec la livraison de deux Rafale, huit Super Etendard au standard 5, vingt missiles de croisière Scalp-EG, six armements air-sol modulaire (AASM) et 80 missiles d'interception, de combat et d'autodéfense (MICA).

Cet énoncé suscite chez certains le sentiment que la marine serait la grande bénéficiaire des crédits d'équipement inscrits au projet de loi de finances pour 2006. Il n'en est pourtant rien, pour la simple et bonne raison que les livraisons prévues visent à remplacer des bâtiments hors d'âge (les TCD *Ouragan* et *Orage*) ou déjà retirés du service actif (la frégate lance missiles *Suffren*). Quant aux quatre projets phares devant être lancés (FREMM, second porte-avions, Barracuda et missile de croisière naval), ils se justifient tous par des besoins dictés à un horizon de moyen-long terme. Les marins insistent en effet sur l'âge moyen de la flotte de surface (frégates de lutte anti-sous-marine et avisos A 69), de l'ordre de 19 ans, pour souligner combien leur est vital le programme FREMM. Les premiers SNA de la classe *Rubis*, quant à eux, ont désormais atteint les deux tiers de leur durée de vie théorique.

Il reste que, au-delà de 2008, la conjonction de l'entrée en phase de production de ces programmes majeurs engendrera des besoins de financement considérables : 2,66 milliards d'euros pour le second porte-avions, d'ici 2014 ; 8,2 milliards d'euros pour les FREMM, d'ici 2021 ; 5,4 milliards d'euros pour les

Barracuda jusqu'en 2024 au moins. Les seules annuités estimées pour les FREMM donnent la mesure de la charge qui en résultera sur le budget de la défense, comme le montre le tableau ci-après pour la période 2007-2015. Certes, dans le même temps, les programmes BPC, Horizon et Rafale seront achevés ou en voie de l'être. Cependant, il ne faut pas oublier que, en plus des quatre programmes susmentionnés, la marine ne pourra s'exonérer de renouveler sa flotte de pétroliers-ravitailleurs et d'acquérir de nouveaux moyens de chasse des mines.

**EVOLUTION DES BESOINS EN CREDITS DE PAIEMENT
DU PROGRAMME FREMM D'ICI 2015**

(en millions d'euros, aux coûts des facteurs 2005)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Développement	199,1	238,3	233,2	146,0	106,7	38,5	26,8	199,1	34,1
Production	272,9	338,8	558,7	542,9	728,0	673,4	770,4	272,9	635,7
TOTAL	472,0	577,1	791,9	688,9	834,7	711,9	797,2	472,0	669,8

Source : ministère de la défense.

D'ores et déjà, certaines interrogations apparaissent sur le format futur de la flotte de surface et de l'escadrille des SNA. La commande d'une troisième frégate Horizon, pourtant inscrite dans la loi de programmation militaire 2003-2008, a été abandonnée au profit d'une réflexion sur deux FREMM dédiées à la lutte antiaérienne. Le risque est grand, comme l'a admis l'amiral Alain Oudot de Dainville, lors de son audition par la commission le 12 octobre dernier, que cette inclination conduise *in fine* à la réduction pure et simple de deux exemplaires du nombre total de frégates (à savoir les deux Horizon initialement envisagées pour remplacer les frégates de classe *Cassard*), sauf à augmenter le nombre de FREMM commandées à dix-neuf. Parallèlement, il semble que les clauses financières du programme Barracuda, en cours de négociation, pourraient conduire là aussi à une révision à la baisse du nombre de bâtiments finalement construits. Le report de 2012 à 2014 de la livraison du premier exemplaire pourrait d'ailleurs inciter la marine à anticiper la réduction à cinq des bâtiments de l'escadrille, à moins d'envisager une coûteuse modernisation du *Rubis*, qui aura alors atteint les trente années de service actif.

Ces inquiétudes et ces interrogations, les marins les partagent. Ils se demandent en effet quel avenir sera accordé aux équipements d'une force dans laquelle ils se sont engagés précisément pour servir sur des bâtiments modernes, opérationnels et fonctionnels. Pour cette raison, il est du devoir de l'état-major de la marine de défendre le respect du format 2015.

**C. L'INDISPENSABLE PERENNISATION DE DCN PAR DES ALLIANCES
NATIONALES ET, A PLUS LONG TERME, EUROPEENNES**

Partenaires industriels historiques de la marine, les anciens arsenaux ont toujours été indispensables au bon fonctionnement de la flotte. Afin de s'adapter

au contexte économique et budgétaire de l'après guerre froide, ils ont entrepris une mue considérable depuis le début des années 1990. Après avoir réduit leur format et le nombre de leurs personnels (passés de 23 225 en 1993 à 12 780 dix ans plus tard), ils ont changé de statut en 2003. Transformée en société, la direction des constructions navales a réussi le pari de devenir une véritable entreprise. L'Etat a sa part de responsabilité dans ce processus, notamment grâce à son soutien financier : pour 2006, 96 millions d'euros sont ainsi prévus en accompagnement de la mise en œuvre du contrat d'entreprise, conclu au moment du changement de statut.

Aujourd'hui, la société DCN se trouve à la pointe des innovations technologiques (avec la réalisation des frégates furtives *La Fayette*, par exemple), mais aussi commerciales (avec la création des contrats forfaitaires d'entretien des matériels, notamment). Il reste à inscrire ce succès dans la durée, en adossant l'entreprise à des partenaires non étatiques, français et européens.

1. Les restructurations en cours du secteur de la construction navale en Europe

Les regroupements des acteurs européens du secteur de la construction navale n'en sont qu'à leurs balbutiements alors que les restructurations sont déjà intervenues outre-Atlantique.

PANORAMA MONDIAL DU SECTEUR DE LA CONSTRUCTION NAVALE

Pays	Industriels	Chiffre d'affaires (naval militaire) ⁽¹⁾	Chiffre d'affaires total ⁽¹⁾	Effectifs (naval militaire)	Effectifs totaux
Royaume-Uni	B Ae Systems	1 400 ⁽²⁾	20 085	5 300	96 000
	VT Group	550 ⁽³⁾	1 100	1 200	8 000
	Swan Hunter	176	176	650	650
	Babcock	275	673	1 500	6 300
	DML	—	600	3 900	4 800
France	DCN (groupe)	2 608	2 608	13 025	13 025
	Thales	2 050	10 288	6 093 ⁽⁴⁾	55 500
	Alstom Marine	inconnu	630	inconnu	3 000
Allemagne	TKMS	1 800	2 292	inconnu	9 300 ⁽⁵⁾
	Atlas Elektronik	320	357	1 550	1 700
Espagne	Navantia	1 100	1 400	inconnu	5 500
Italie	Fincantieri	480	2 176	2 300	9 300
	Finmeccanica	inconnu	9 380	inconnu	47 000
Etats-Unis ⁽⁶⁾	Northrop Grumman	5 451	26 200	38 000 ⁽⁸⁾	123 000
	General Dynamics	4 271	16 600	19 000	54 000
	Lockheed Martin	3 200	31 800	inconnu	130 000
	Raytheon	1 200	18 109	inconnu	77 000
	United Defense ⁽⁷⁾	600	2 052	inconnu	7 500

⁽¹⁾ En 2004, en millions d'euros ; ⁽²⁾ Hors systèmes de combat et équipements ; ⁽³⁾ Incluant les activités de services ; ⁽⁴⁾ Dont 1 904 en France, 1 460 aux Pays-Bas et 1 158 au Royaume-Uni ; ⁽⁵⁾ Dont 6 500 en Allemagne, 1 200 en Suède (Kockums) et 1 400 en Grèce (Hellenic Shipyards) ; ⁽⁶⁾ Données 2003, sur la base d'une parité de 1 \$ = 1 € pour les chiffres d'affaires ; ⁽⁷⁾ En cours de rachat par B Ae Systems ; ⁽⁸⁾ Y compris la construction navale civile, hors systèmes de combat.

Source : ministère de la défense.

Aujourd'hui, la construction de navires armés est assurée par seulement quatre maîtres d'œuvre et six chantiers navals aux Etats-Unis et elle y engendre un chiffre d'affaires annuel de près 12 milliards d'euros, tandis qu'en Europe neuf maîtres d'œuvre et plus de vingt chantiers navals se répartissent une activité d'un montant d'à peine 9 milliards d'euros.

Contrairement aux secteurs de l'aéronautique et de l'électronique de défense, les capacités européennes s'agissant de la construction de bâtiments militaires restent le plus souvent nationales : chaque Etat disposant d'une marine importante détient ses propres chantiers de construction. Il n'en demeure pas moins que la plupart des Etats frontaliers de la France ont procédé à des concentrations internes, en prélude à des alliances européennes inéluctables.

Ainsi, le secteur de la construction navale britannique est dominé par BAe Systems, qui regroupe trois chantiers navals (Scotstoun, Barrow-in-Furness, Govan), et des activités d'équipementier dans les systèmes de combat navals, les armes sous-marines, les radars et les communications. Le groupe est détenu à 43 % par des capitaux d'origine britannique, contre 47 % de capitaux américains et 10 % d'autres nationalités.

En Allemagne, les deux principales entreprises, Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW) et ThyssenKrupp Werften, ont formalisé leur fusion le 7 octobre 2004, donnant ainsi naissance à ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS), l'un des principaux groupes européens d'armement naval avec 9 300 salariés et 1,8 milliard d'euros de chiffre d'affaires dans le seul domaine militaire. Ce regroupement place d'ailleurs TKMS en position incontournable pour les futures alliances européennes.

En Espagne, le rapprochement des chantiers navals civils et militaires au sein d'Izar, en 2000, ayant débouché sur un échec, le gouvernement a séparé les activités civiles et militaires de l'entreprise avec un double objectif : sauver les chantiers militaires (rebaptisés Navantia), seuls rentables, et faciliter la privatisation ou la fermeture des chantiers civils. La société Navantia n'est pas sans atouts, puisqu'elle conserve deux partenariats majeurs avec General Dynamics et Lockheed Martin pour les bâtiments de surface et les futurs sous-marins conventionnels espagnols S 80 (consortium AFCON), d'une part, et avec DCN pour les sous-marins Scorpène destinés à l'exportation, d'autre part.

De fait, seules l'Italie et la France n'ont pas encore définitivement réorganisé leurs filières nationales dans la perspective de partenariats européens. C'est ainsi que coexistent, dans les deux cas, un ou plusieurs grands chantiers navals (DCN, les Chantiers de l'Atlantique, Fincantieri) et des maîtres d'œuvre de systèmes de combat naval (Thales, Finmeccanica).

En définitive, la restructuration du secteur de la construction navale à l'échelle européenne ne pourra se faire que sur une base pragmatique et progressive. Une spécialisation des pays selon certains produits (bâtiments de

surface pour la France et sous-marins pour l'Allemagne, par exemple) est inacceptable en l'état. Les regroupements ne pourront porter au préalable que sur des fonctions amont (achats, ingénierie, commerce, entre autres), les spécialisations intervenant dans un second temps seulement.

2. Un partenariat entre DCN et Thales qui doit désormais prendre une forme approfondie

Le rapporteur s'est fortement investi dans l'aboutissement des changements statutaires de DCN, puisqu'il a été successivement rapporteur d'une proposition de loi relative à la représentation des personnels au sein du conseil d'administration et des instances représentatives ⁽¹⁾ et rapporteur pour avis du projet de loi relatif à l'ouverture du capital de DCN et à la création par celle-ci de filiales ⁽²⁾. Plus que quiconque, il a à cœur de défendre les intérêts de l'entreprise, dans le respect des aspirations légitimes des 12 036 personnels recensés fin mai 2005.

DCN est désormais une société prospère, affichant un chiffre d'affaires de plus de 2,6 milliards d'euros en 2004 (en hausse de 37 %), avec un résultat net de 209 millions d'euros (en augmentation de 335 %) ainsi qu'un carnet de commandes d'environ 6,06 milliards d'euros.

EVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES (HORS TAXES) DE DCN DEPUIS 2000

(en millions d'euros)

	Service à compétence nationale DCN (y compris DCN-I et ses filiales)			DCN (société anonyme)	Groupe DCN	DCN (société anonyme)	Groupe DCN
	2000	2001	2002	2003	2003	2004	2004
France	1 217,0	581,5	1 554,5	1 244,0	ND	ND	1 826,0
Exportation	405,0	335,5	627,0	415,0	ND	ND	782,0
TOTAL	1 622,0	917,0	2 181,5	1 659,0	1 907,0	2 234,0	2 608,0

ND : non déterminé.

Source : DCN.

Depuis plusieurs années, les rapprochements avec d'autres industriels sont une nécessité reconnue. C'est dans cet esprit que DCN a noué de nombreux partenariats ponctuels. Il convient de citer, à cet égard, l'alliance commerciale avec Thales, *via* notamment la filiale commune Armaris, ainsi que les coopérations avec Navantia pour les sous-marins Scorpène, avec Fincantieri pour les frégates, les Chantiers de l'Atlantique pour les BPC, ou Kongsberg dans le domaine des systèmes de combat et Rolls-Royce sur les turbines à gaz, sans oublier l'Italien WASS dans les torpilles et Areva pour les chaufferies nucléaires. Ces liens attestent de l'intérêt des compétences techniques de DCN, mais leur portée est restée relativement limitée. Avec le changement de statut et la loi du

(1) Rapport n° 822 de M. Philippe Vitel sur la proposition de loi n° 735 de M. Jean-Pierre Giran et plusieurs de ses collègues, enregistré à la présidence de l'Assemblée nationale le 30 avril 2003.

(2) Avis n° 1986 présenté par M. Philippe Vitel, enregistré à la présidence de l'Assemblée nationale le 14 décembre 2004.

30 décembre 2004 ⁽¹⁾, les alliances peuvent désormais être envisagées au niveau patrimonial grâce à des participations capitalistiques.

Des discussions ont été engagées pour un rapprochement avec Thales. Si DCN coopère avec les Chantiers de l'Atlantique, il n'est pas pour autant question d'englober les chantiers civils dans l'opération, ne serait-ce que pour éviter de fragiliser le nouvel ensemble sur le plan financier. Le schéma retenu consisterait à permettre une entrée de Thales au capital de DCN (à hauteur d'environ 35 %), en contrepartie de l'apport à cette dernière de Thales naval France, de ses parts dans Armaris ainsi que du versement d'une soulte.

Ce projet semble s'être quelque peu enlisé depuis le début de l'année, en raison des incertitudes pesant sur le devenir de Thales et des négociations afférentes aux modalités financières et juridiques de l'opération. Dans un entretien au quotidien Les Echos, publié le 30 septembre 2005, la ministre de la défense, Mme Michèle Alliot-Marie, a néanmoins apporté des précisions rassurantes sur l'issue de ce processus, en déclarant notamment : « *Dans les toutes prochaines semaines, nous devrions voir la réalisation de ce projet auquel je suis attachée* ». Le temps des décisions est venu, faute de quoi le tandem DCN-Thales ne sera pas en mesure de se présenter à son avantage dans la concentration européenne du secteur.

(1) Loi n° 2004-1487, relative à l'ouverture du capital de DCN et à la création par celle-ci de filiales.

CONCLUSION

La LOLF, si elle conduit à un renforcement du caractère interarmées de l'organisation du ministère de la défense, ne fait pas pour autant disparaître les différentes armées, qui demeurent ses piliers opérationnels. Il est donc légitime de conserver un regard transverse sur les crédits alloués à la défense.

Au-delà des satisfactions légitimes que suscite le projet de loi de finances pour 2006, la marine voit son avenir conditionné, à un terme plus lointain mais relativement proche tout de même, par le respect d'échéances financières très lourdes, résultant de la conjonction d'un important renouvellement de la flotte et d'une modernisation de ses infrastructures. A cet égard, les atermoiements sur le mode de financement des FREMM, qui ont conduit à un décalage du programme de plusieurs années, n'arrangent pas les affaires de nos forces navales, qui devront au même moment financer le second porte-avions et les nouveaux SNA. Sur ces questions, la commission de la défense nationale et des forces armées et le rapporteur resteront mobilisés et vigilants.

De même, la marine ne peut se désintéresser des attentes de ses personnels, désormais professionnels. Ceux-ci souhaitent une modernisation de leurs conditions de vie et de service opérationnel. A l'exigence de nouveaux équipements, s'ajoutent des considérations relatives à la prise en charge des gardes d'enfants ou à l'aide au logement. Ces aspects, s'ils semblent bien compris au plus haut niveau, trouvent parfois difficilement à se concrétiser sur le terrain : des gels de crédits touchant au régime des masses des bases, aux frais de déplacement ou au fonctionnement courant font parfois plus de dégâts sur le moral des marins que des mesures d'économies globales ou des étalements de programmes. L'avenir passe aussi par une meilleure prise en compte des problèmes de nature sociale que rencontrent les personnels des forces navales.

Rien n'est donc acquis, même si la marine se trouve sur la bonne voie. Néanmoins, parce qu'il constitue un jalon essentiel sur le chemin menant à l'achèvement du modèle 2015, le projet de loi de finances soumis à l'examen de l'Assemblée nationale mérite d'être approuvé. Pour cette raison, le rapporteur se prononce en faveur de l'adoption des crédits pour 2006 du programme « *Préparation et emploi des forces* », dans leur composante navale.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I. — AUDITION DE L'AMIRAL ALAIN OUDOT DE DAINVILLE, CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE

La commission de la défense nationale et des forces armées a entendu l'amiral Alain Oudot de Dainville, chef d'état-major de la marine, sur le projet de loi de finances pour 2006 (n° 2540), au cours de sa réunion du 12 octobre 2005.

L'amiral Alain Oudot de Dainville, chef d'état-major de la marine, a rappelé que le projet de budget 2006 s'inscrit dans une évolution des attributions des chefs d'état-major au sein d'un profond changement du ministère de la défense, dont la stratégie ministérielle de réforme et la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) sont les instruments essentiels.

Il a ensuite dressé un bilan d'activité de la marine, en évoquant tout d'abord le bon moral, quoique fragile, des marins, qui restent sensibles à l'accompagnement social des sujétions de leur métier. En 2005, les personnels de la marine ont assuré sans discontinuité, comme depuis 1972, la mission de dissuasion. Ils ont participé à la lutte contre le terrorisme en Asie et dans l'océan Indien, en coopération avec les forces alliées dans les opérations *Héraclès* et *Resolute Behavior*. C'est actuellement un amiral français qui commande la *Task Force 150* ainsi que l'EUROMARFOR, constituées de bâtiments et d'aéronefs alliés opérant dans les golfes d'Oman et Arabo-Persique. De même, dans le golfe de Guinée, un dispositif de bâtiments de surface et d'avions de patrouille maritime est maintenu en soutien à l'opération *Licorne*. La force amphibie y est particulièrement impliquée depuis 2003. Parallèlement, de nombreuses missions de surveillance des zones maritimes sont menées, notamment en Méditerranée.

Les marins ont aussi confirmé leur aptitude à coopérer étroitement avec nos alliés. L'exercice « *Trident d'Or* » qui a rassemblé les marines de huit pays en Méditerranée s'est conclu par la certification par l'OTAN du centre de commandement des opérations maritimes installé à Toulon. Au début de l'été, en Atlantique Nord, le groupe aéronaval, incluant une frégate britannique et un sous-marin nucléaire d'attaque (SNA) français, a vérifié le haut niveau d'interopérabilité de la marine avec ses homologues américaine et canadienne. Au total, ce sont ainsi 6 500 marins qui sont déployés en permanence hors de métropole, soit 15 % des effectifs de la marine.

A côté de ces opérations proprement militaires, la sauvegarde maritime demeure un volet important de l'activité de la marine. Le dispositif en place semble efficace et fédère au mieux les efforts et les capacités des différentes

administrations contributrices. L'alternative d'une garde-côte européenne ne serait pas raisonnable et créerait certainement des doublons.

La marine poursuit également la mise en œuvre des préconisations du rapport que M. Jean-Luc Warsmann, alors parlementaire en mission, a remis au Gouvernement au sujet de l'amélioration de la coopération en matière de renseignement contre les trafics illicites de stupéfiants. Depuis le début de l'année, elle a ainsi intercepté 11 tonnes de matières illicites, dont 8,5 tonnes de cocaïne. Elle contribue également à la lutte contre l'immigration clandestine, particulièrement sensible en Guadeloupe et à Mayotte.

La lutte contre la pêche illicite porte ses fruits : en Guyane, la diminution de cette activité est nette puisque 28 interceptions ont eu lieu sur les neuf premiers mois de 2005 contre 58 sur toute l'année 2004. Aux terres australes et antarctiques françaises (TAAF), aucun contrevenant n'a été détecté en 2005. En matière de lutte contre la pollution, le nombre de contrevenants a été divisé par deux par rapport à 2004. L'emploi des moyens des administrations concernées, associé à l'action vigoureuse de la justice, montre son efficacité. Enfin, les opérations de sauvetage en mer ont contribué à sauver 128 personnes.

A titre plus exceptionnel, la marine a été largement impliquée dans la gestion des conséquences du tsunami en Asie : la frégate *Dupleix* a ainsi apporté aux populations les premiers secours tandis que l'opération *Beryx*, qui a aussi impliqué les armées de l'air et de terre, a été dirigée depuis le porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc*. Plus récemment, les autorités américaines ont fait appel aux compétences de nos plongeurs-démineurs pour les aider à dégager les chenaux d'accès à la Nouvelle-Orléans après le passage des cyclones Katrina et Rita.

Le chef d'état-major de la marine a ensuite insisté sur la disponibilité des bâtiments, qui devrait atteindre 70 % en 2005, contre 65 % en 2004. Le service de soutien de la flotte a mené en 2005 un travail considérable pour redéfinir sa politique contractuelle et négocier des contrats d'entretien qui engagent désormais l'industrie sur un objectif de disponibilité. Les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE), les SNA, les frégates basées à Toulon et bientôt celles basées à Brest voient ainsi leur entretien contractualisé sur trois ans. Parallèlement, la société DCN a été mise en concurrence pour l'entretien des bâtiments faiblement armés.

Après avoir insisté sur la portée économique et stratégique du milieu maritime, pour la France comme pour l'Europe, l'amiral Alain Oudot de Dainville a présenté les principales dispositions du projet de loi de finances initiale pour 2006 qui intéressent la marine.

Le programme « *Préparation et emploi des forces* » concerne la quasi-totalité des unités de la marine, réunies au sein de l'action « *Préparation des forces navales* ». Cette action rassemble l'essentiel du personnel civil et militaire avec la masse salariale correspondante, les crédits de fonctionnement, dont les

carburants, ainsi que les crédits d'entretien du matériel. Un budget opérationnel de programme, correspondant très exactement à l'action « *Préparation des forces navales* », sera placé sous la responsabilité du major général de la marine.

L'action « *Préparation des forces navales* » regroupera 50 612 emplois dont 8 958 civils, soit 18 % du total. La masse salariale allouée avoisine 2,8 milliards d'euros, dont 1,1 milliard d'euros au titre des cotisations et prestations sociales, pensions comprises. Le personnel de la délégation générale pour l'armement (DGA) employé par le service de soutien de la flotte est inclus dans ces chiffres.

Les mesures à caractère statutaire et indemnitaire en faveur du personnel civil représentent un total de 818 000 euros. Pour les militaires, 6,9 millions d'euros seront consacrés à la poursuite de la revalorisation de l'indemnité pour charges militaires au titre du plan d'amélioration de la condition militaire (4,1 millions d'euros) d'une part, et du fonds de consolidation de la professionnalisation (2,8 millions d'euros) d'autre part. La montée en puissance de la réserve se poursuivra avec une augmentation des crédits de 1,2 million d'euros, ce qui permettra de porter de 5 500 à 5 800 le nombre d'engagements à servir dans la réserve (ESR). La réalisation des effectifs demeurera, comme en 2004 et 2005, sous forte contrainte. La masse salariale accordée a été calculée sur la base des effectifs moyens prévus pour l'exercice budgétaire en cours.

En 2005, la marine a poursuivi la recherche d'économies de fonctionnement afin de préserver l'activité. Les efforts ont porté principalement sur les combustibles, les frais de déplacement et le fonctionnement courant. Face à l'évolution des prix des produits pétroliers, des consignes très strictes ont été données pour limiter les consommations et ravitailler les bâtiments au meilleur prix. L'utilisation des stocks métropolitains s'est poursuivie avec un prélèvement de plus de 30 000 tonnes de gazole en 2005, soit 20 % de la consommation annuelle. Malgré ces mesures, il a fallu réduire l'activité de l'ordre de 4 % et renoncer à des inspections, des stages de formation professionnelle ou à la participation à des réunions internationales. Pour 2006, 438 millions d'euros sont alloués au fonctionnement et à l'activité des forces navales. Si le niveau actuel des prix pétroliers se maintient, il faudra prendre d'autres mesures pour assurer un niveau d'activité correct. Par ailleurs, les crédits destinés aux affrètements des moyens de sauvegarde maritime augmentent de 7 millions d'euros.

Les crédits relatifs à l'entretien des matériels représenteront, en 2006, 920 millions d'euros. La mise en service de nouveaux équipements conduit à une accélération des besoins. Il est donc indispensable de s'engager dans un mouvement de diminution des prix, en partenariat avec DCN qui devra faire profiter la marine des gains de productivité prévus par le contrat d'entreprise passé avec l'Etat. Plus largement, c'est avec l'ensemble du secteur qu'il convient d'imaginer des solutions permettant à l'avenir sinon de réduire le coût du maintien en condition opérationnelle, du moins de le stabiliser.

Les crédits destinés à l'équipement des forces navales sont conformes à la loi de programmation militaire 2003-2008. Ils représentent 2,4 milliards d'euros, dont la moitié consacrée aux programmes classiques et 835 millions d'euros aux fabrications. Le renouvellement de la composante amphibie arrive à son terme avec la réalisation exemplaire des deux bâtiments de projection et de commandement (BPC). La commande de la première série de frégates européennes multimissions (FREMM) permettra d'amorcer le renouvellement des frégates, qui constituent l'ossature de la marine. La capacité de projection de puissance sera également renforcée avec la commande du deuxième porte-avions et celle des premiers missiles de croisière navals, armes du futur destinées à être mises en œuvre à partir des FREMM et des SNA Barracuda. S'agissant de ces derniers, la définition est désormais figée, la DGA continuant à discuter du prix avec l'objectif d'un lancement du programme fin 2006.

Le programme « *Soutien de la politique de défense* » comporte, quant à lui, 311 millions d'euros de crédits de paiement, dont 96 millions d'euros consacrés au fonds d'adaptation industrielle de DCN et 207 millions d'euros aux investissements en infrastructures. Ces derniers concernent tout particulièrement l'adaptation des installations de l'île Longue aux missiles M 51 et celle de la base de Landivisiau aux Rafale, ainsi que la mise aux normes d'hygiène et de sécurité des infrastructures. Parallèlement, les installations continueront à être adaptées aux exigences de la professionnalisation et à être sécurisées.

En conclusion, l'amiral Alain Oudot de Dainville a indiqué que la préparation du projet de budget pour 2006 avait représenté un travail considérable compte tenu de l'entrée en vigueur de la LOLF. Il favorise les investissements et, en ce qui concerne le fonctionnement, chaque euro devra être dépensé à bon escient afin d'assurer un fonctionnement efficace de la marine, dans le contexte du passage à l'ère de l'après-pétrole et sans prélever trop de ressources sur la nation.

Le président Guy Teissier a souligné que la marine avait à mettre en œuvre une programmation ambitieuse en termes d'équipements, avec le deuxième porte-avions, les sous-marins Barracuda, le missile de croisière Scalp-naval, le navire d'écoutes électroniques MINREM et les frégates antiaériennes Horizon. Les besoins de financement correspondants sont-ils couverts par le projet de loi de finances pour 2006 ? Quels sont les besoins prévisibles sur la fin de la loi de programmation militaire puis au-delà de 2008, notamment en ce qui concerne les FREMM et le deuxième porte-avions ?

L'amiral Alain Oudot de Dainville a indiqué que, pour 2006, le financement des deux BPC et des frégates antiaériennes Horizon était largement réalisé. Ce sont donc les programmes FREMM, Barracuda, Scalp-naval et le deuxième porte-avions qui concentrent les besoins de financement. S'agissant des FREMM, il avait été initialement décidé un financement innovant, que l'on aurait plutôt dû qualifier de « *structurant* », afin de sortir du cadre de l'annualité budgétaire. La fin de ce programme est en effet prévue pour 2020-2022 et les besoins de crédits dépassent largement les capacités de la loi de programmation

militaire actuelle ainsi que celles de la suivante. L'arbitrage final du Premier ministre a retenu un partage de la charge entre le budget général et celui de la défense. Les Italiens ont choisi sensiblement la même approche financière, ce qui est à l'origine des difficultés actuelles qu'ils rencontrent pour la signature de leur commande. En ce qui concerne le deuxième porte-avions, les SNA Barracuda et le Scalp-naval, les commandes nécessitent pour l'essentiel des autorisations d'engagement, les inscriptions de crédits de paiement devant intervenir au cours de la prochaine loi de programmation militaire. A ce moment, la baisse programmée des crédits de paiements relatifs aux frégates Horizon, aux BPC et, dans une moindre mesure, à l'aéronautique navale, devrait offrir une marge de manœuvre suffisante pour financer ces trois programmes à enveloppe constante.

En réponse à une question du **président Guy Teissier** sur la date prévisible de réception du BPC *Mistral*, **l'amiral Alain Oudot de Dainville** a indiqué que l'intégration du système de combat du bâtiment par DCN était l'objet d'ultimes mises au point, mais qu'il faisait entière confiance à l'entreprise en la matière, cette dernière ayant déjà enregistré le succès exemplaire du système de combat du *Charles de Gaulle*. Le bâtiment devrait pouvoir être réceptionné fin 2005 ou début 2006, ce qui permettra d'entamer la vérification des caractéristiques militaires, la certification du poste de commandement embarqué aux normes de l'OTAN et d'organiser une campagne dans l'océan Indien, de préférence avec l'armée de terre, laquelle constitue le principal utilisateur de ce bâtiment.

M. Philippe Vitel a souhaité savoir si le report de la signature du contrat des FREMM découlait d'un simple problème administratif italien ou s'il résultait de difficultés plus graves, susceptibles de remettre en cause ce programme mené en coopération. Le choix d'une coopération avec le Royaume-Uni pour le second porte-avions semble conduire à retenir le tonnage de 75 000 tonnes souhaité par les Britanniques, alors que le besoin de la marine nationale se situe aux environs de 60 000 tonnes. Quelles sont les conséquences éventuelles de l'adoption de la taille maximale sur le plan opérationnel ?

En ce qui concerne les personnels, certains se sont inquiétés des difficultés rencontrées pour suivre des formations continues en raison de la diminution du budget des déplacements. La LOLF est-elle susceptible d'apporter une solution de ce point de vue ? Par ailleurs, les conditions de logement sont souvent difficiles en raison de la vétusté des infrastructures des bases de la marine. Quelle réponse l'état-major de la marine entend-il apporter à ce problème qui a de réelles incidences pour la fidélisation des personnels ?

L'amiral Alain Oudot de Dainville a souligné que le retard pour la signature du contrat relatif aux FREMM résultait bien de problèmes administratifs et que son homologue italien l'avait assuré que la question serait réglée rapidement.

En ce qui concerne le tonnage du second porte-avions, il existe effectivement une différence entre les 60 000 tonnes souhaitées par la marine

naionale et le tonnage préféré par les Britanniques, pouvant atteindre 75 000 tonnes en fin de vie. Toutefois, les négociations sont toujours en cours et, même dans l'hypothèse de l'adoption du tonnage le plus important, il sera possible d'envisager avec l'industriel maître d'œuvre que l'entretien, devant intervenir tous les dix ans, soit réalisé dans les installations les plus adaptées. La course au gigantisme n'est en tout état de cause pas une bonne chose.

Un mécontentement certain s'est fait jour en 2005 face aux mesures prises pour limiter les gaspillages en matière de frais de déplacements. La pédagogie n'ayant pas eu de succès en la matière, il a été décidé de réduire de 40 % les crédits qui y étaient consacrés, afin de faire prendre conscience aux autorités déconcentrées de la nécessité d'une gestion responsable. Toutefois, en cours d'exécution, la contrainte a été desserrée de manière à préserver la formation professionnelle.

Le plan d'adaptation des infrastructures ne produit pas d'effets aussi rapidement qu'il serait souhaitable. Dans ce domaine, les besoins sont particulièrement importants, compte tenu, d'une part, de la reprise d'installations de DCN qui étaient hors normes et, d'autre part, du vieillissement au même moment d'une grande partie des installations portuaires construites après 1945. La marine a privilégié la modernisation des installations portuaires, ce qui ne signifie pas pour autant que rien n'a été fait en faveur du logement, comme en attestent de récentes réalisations au Centre d'instruction naval de Saint-Mandrier, notamment.

Constatant qu'il n'existe pas, aujourd'hui, de financement italien pour les FREMM, **M. Jean-Michel Boucheron** s'est interrogé sur l'avenir de ce programme dans l'éventualité où il ne serait pas rapidement lancé. Il a également souhaité connaître dans quel cadre juridique intervient le groupe aéronaval lorsqu'il opère dans l'océan Indien. Enfin, évoquant les échos de presse au sujet d'un rapport qui émanerait de la marine et serait particulièrement critique sur DCN, il a demandé quelle était l'appréciation du chef d'état-major de la marine sur l'entreprise.

L'amiral Alain Oudot de Dainville a précisé que les Italiens ont prévu une enveloppe budgétaire de 400 millions d'euros sur trois ans pour initier le développement du programme FREMM. Il n'apparaît pas hors de portée de trouver un montage financier, même de moindre importance, pour permettre à l'Italie de commencer à participer au développement des frégates, quitte à rejoindre ultérieurement la phase de commandes. Le cas échéant, il est souhaitable que la France démarre seule le projet et laisse à l'Italie la possibilité de la rejoindre lorsqu'elle en aura les capacités. Le programme FREMM est bien placé en termes de rapport coûts/tonnage, ce qui n'est pas le cas, par exemple des frégates britanniques T45. Ce programme offre donc de belles perspectives pour de futures coopérations européennes ainsi qu'à l'exportation. Il importe de préserver le partenariat initial franco-italien et de permettre ensuite à d'autres pays européens, comme la Grèce qui a déjà manifesté son intérêt, de rejoindre le programme.

En ce qui concerne le cadre juridique dans lequel évoluent les forces navales déployées dans l'océan Indien, l'action du groupe aéronaval ne se heurte à aucun obstacle en application du droit international, qui assimile la mer à une *res nullius*, c'est-à-dire un lieu appartenant à tout le monde au-delà des limites des eaux territoriales. La situation des bâtiments appartenant à la *Task Force 150* est plus complexe. Leurs interventions obéissent au principe du droit du pavillon, ce qui signifie que toute inspection ou tout arraisonnement nécessite préalablement l'accord du pays du pavillon. En pratique, le plus souvent, cette contrainte n'existe pas car les bâtiments de la marine interviennent sur des bateaux n'arborant aucun pavillon. Il reste néanmoins à déterminer clairement quel sort il convient de réserver aux prises, le cas échéant. Une réflexion est en cours pour résoudre ce problème.

L'action en mer concilie deux paradoxes : la liberté d'utilisation, d'une part, et la nécessité d'assurer une surveillance et un contrôle de l'activité en mer, d'autre part. Il est très difficile d'apprécier les droits au regard de cette double exigence et peut-être conviendra-t-il un jour de revoir, dans le cadre de l'ONU, certaines dispositions de la convention de Montego Bay. En tout état de cause, les actions menées dans l'océan Indien doivent être conformes aux règles juridiques en vigueur.

S'agissant de DCN, il convient de préciser qu'il n'existe pas de rapport. Après avoir suivi de près la transformation de DCN en entreprise, comme major général de la marine, l'actuel chef d'état-major de la marine est bien placé pour souligner que des efforts colossaux ont été entrepris depuis le 1^{er} juin 2003. La maîtrise des coûts de l'entretien de la flotte en atteste, même si le service de soutien de la flotte a sa part de succès en la matière.

Si tout n'est pas parfait, les choses se sont singulièrement améliorées : les coûts restent stables et il convient à présent de les diminuer par des gains de productivité ; les délais sont désormais tenus puisque les retards des prestations de maintenance ont été ramenés de deux mois, en moyenne, à une semaine ; les performances sont tangibles, avec un taux de reprise des travaux après périodes d'indisponibilité très faible.

Certes, des gains de productivité peuvent être obtenus par une amélioration des processus de conception et de fabrication dans le domaine de la construction neuve. Mais la marine elle-même peut mieux faire. D'ores et déjà, l'expérience des BPC *Mistral* et *Tonnerre* montre qu'il est possible de construire des bâtiments de transport de troupes d'un tonnage équivalent au double des navires précédents, le *Siroco* en l'occurrence, pour le même prix. Cela ouvre des perspectives intéressantes pour l'avenir.

M. Jean Lemière s'est interrogé sur l'état d'avancement des négociations relatives au contrat de réalisation des SNA Barracuda. La passation de ce contrat est annoncée pour le premier semestre 2006. Existe-t-il des difficultés particulières dans cette phase de négociations ? Pour ce qui concerne le quatrième SNLE-NG,

dans quels délais *Le Terrible* sera-t-il mis à disposition de la marine ? Enfin, sera-t-il procédé au démantèlement de la flotte des SNLE de la classe précédente, aucun crédit n'étant actuellement prévu à cet effet ?

M. Charles Cova a souligné que les montants des devis fournis par les industriels pour le Barracuda sont importants. Dans ces conditions, ne court-on pas le risque de voir seulement cinq bâtiments livrés au lieu des six prévus ? Par ailleurs, il est question d'équiper deux frégates FREMM d'un système de défense aérienne au lieu de commander deux nouvelles frégates Horizon. Cette éventualité n'emporte-t-elle pas comme conséquence la diminution du format de la flotte de surface, deux des 17 FREMM remplaçant les deux futures frégates antiaériennes Horizon ?

En réponse à ces questions, **l'amiral Alain Oudot de Dainville** a rappelé que, s'agissant des Barracuda, les négociations entre la DGA et l'industriel portent sur les aspects financiers, pour lesquels une divergence subsiste. De fait, DCN avait établi ses premiers devis avant son changement de statut, c'est-à-dire à l'époque où l'Etat était son propre assureur. Des pistes de réduction des coûts sont aujourd'hui évaluées et exploitées. La première commande en 2006 reste d'actualité et les crédits de paiement sont au rendez-vous. Pour ce qui concerne le nombre de bâtiments susceptibles d'être livrés, l'expérience montre que les séries débutent sur un objectif de format rarement atteint. Les unités éventuellement non construites étant toujours les derniers exemplaires de la série initialement envisagée, la question ne se pose donc pas aujourd'hui. Il n'en demeure pas moins vrai que, pour pouvoir fonctionner, les forces sous-marines ont besoin de six SNA. En effet, l'activité militaire sous-marine est un sujet permanent d'inquiétude. Il faut occuper nos zones pour assurer la sûreté de notre dissuasion.

S'agissant du démantèlement des composants nucléaires des SNLE de la classe *Le Redoutable*, les crédits sont en place. Il en va tout autrement du démontage de leur coque. Une solution similaire à celle qui a été retenue pour le porte-avions *Clemenceau* n'est pas envisageable : les procédés de fabrication des aciers utilisés pour les coques étant protégés, la découpe des sous-marins ne peut se faire qu'en France.

La livraison du quatrième SNLE-NG reste prévue pour 2010, concomitamment à l'entrée en service du M 51, dont le premier vol d'essai est envisagé en 2006.

En ce qui concerne les futures frégates antiaériennes, le recours au concept des FREMM apparaît le plus pertinent sur le plan économique avec en corollaire, là aussi, un risque de révision à la baisse, *in fine*, du format de la flotte de surface. Toujours est-il que quatre bâtiments antiaériens sont nécessaires pour garantir la protection du groupe aéronaval.

II. — EXAMEN DES CREDITS

La commission a examiné pour avis, sur le rapport de **M. Philippe Vitel**, les crédits du programme « *Préparation et emploi des forces (marine)* » pour 2006, au cours de sa réunion du 26 octobre 2005.

Un débat a suivi l'exposé du rapporteur pour avis.

Se faisant l'écho d'un article de presse, publié dans l'édition du jour du Parisien, **M. René Galy-Dejean** s'est inquiété d'éventuelles difficultés de plan de charge que rencontrerait DCN, notamment sur ses sites de Lorient et de Cherbourg. De telles informations appellent à d'autant plus de vigilance que le redressement financier de la société nationale a été conditionné par la garantie d'un certain niveau d'activité à moyen terme.

M. Philippe Vitel, rapporteur pour avis, a indiqué que les perspectives d'activité de DCN sont effectivement suspendues à la conclusion de deux contrats : les FREMM, pour l'établissement de Lorient, et les sous-marins Barracuda, pour celui de Cherbourg. Dans le premier cas, une signature est attendue d'ici la fin de l'année, ce qui permettrait un lancement dès 2006 de la réalisation des frégates. Dans le second cas, des problèmes apparaîtront effectivement si la notification des études de développement du premier sous-marin n'intervient pas d'ici la fin du premier semestre 2006.

Le carnet de commandes de DCN, vocable plus approprié que celui de plan de charge pour une société, comporte également des prestations de maintien en condition opérationnelle. En la matière, DCN a fait de gros progrès qualitatifs. La société s'est vue confier l'entretien de la plupart des bâtiments fortement armés de la marine, ce qui lui assure un chiffre d'affaires non négligeable, mais elle affronte également la concurrence sur les autres catégories de bâtiments, ce qui l'expose parfois à des pertes de contrats.

Aujourd'hui, DCN affiche des résultats positifs en avance de deux ans sur les prévisions réalisées lors du changement de son statut. A Toulon, cette vitalité économique s'est traduite par l'embauche de 180 personnes en un an, dont 80 % d'ingénieurs et de cadres de haut niveau. En outre, l'entreprise se trouve au premier plan dans le pôle de compétitivité maritime, que l'agglomération varoise a obtenu.

Le président Guy Teissier a estimé que la situation générale de la société ne saurait s'apprécier uniquement à travers celle de son établissement de Toulon, dont l'activité est également dépendante du devenir de l'escadrille des sous-marins nucléaires d'attaque. L'article cité fait vraisemblablement état d'une situation conjoncturelle inquiétante en raison de l'absence de signature du contrat Barracuda et du report de la notification des FREMM. Il faut néanmoins conserver l'espoir que le second de ces contrats aboutisse d'ici à la fin de cette année.

M. Jérôme Rivière n'a pas exclu que les récentes informations parues sur DCN dans la presse soient destinées à déprécier la valeur de l'entreprise nationale, au sujet de laquelle le groupe Thales et l'Etat sont en négociations. Du point de vue de l'intelligence économique, une telle stratégie paraît tout à fait concevable.

La commission de la défense a ensuite approuvé les conclusions du rapporteur sur les crédits du programme « *Préparation et emploi des forces (marine)* ».

*

* *

La commission a ensuite examiné, pour avis, les crédits de la mission « *Défense* ».

M. Jean-Michel Boucheron a déclaré qu'après mûre réflexion, le groupe socialiste voterait contre les crédits de la mission « *Défense* », non pour s'opposer aux intentions affichées mais parce que les crédits proposés relèvent d'un exercice virtuel, voire de l'équilibrisme.

M. Michel Voisin s'est étonné de cette prise de position, eu égard à l'effort remarquable consenti depuis quatre ans, tranchant avec une période marquée par les effets de la croyance aux « *dividendes de la paix* », et qui a permis de faire passer de 1,79 % à 2,17 % du PIB les crédits consacrés à la défense. Ce résultat a été obtenu de haute lutte par la ministre de la défense face au ministère des finances et justifie le vote du groupe UMP en faveur du budget de la mission « *Défense* ».

Le président Guy Teissier a souligné que le Président de la République, chef des armées, avait joué un rôle décisif et constant dans les arbitrages budgétaires concernant la défense.

La commission de la défense a alors donné *un avis favorable* à l'adoption des crédits de la mission « *Défense* ».



ANNEXE : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

1. A Paris :

— M. Jean-Marie Poimboeuf, président directeur général de DCN, en compagnie de M. Philippe Magnien, secrétaire général, le 28 septembre 2005 ;

— M. Jean-George Malcor, directeur général de la branche navale de Thales, en compagnie de M. Jacques Delphis, directeur des relations institutionnelles, le 28 septembre 2005 ;

— M. Laurent Collet-Billon, adjoint au délégué général pour l'armement, en compagnie de M. Benoît Laurensou, chef de cabinet du délégué général pour l'armement, le 28 septembre 2005 ;

— l'amiral Alain Oudot de Dainville, chef d'état-major de la marine, en compagnie du capitaine de vaisseau Jean-Michel L'Hénaff, chef du bureau « *finances* », et du capitaine de vaisseau Olivier Saint Martin, chef de la communication interne, le 5 octobre 2005 ;

— le vice-amiral Pierre Devaux, directeur du personnel militaire de la marine, le 5 octobre 2005 ;

— M. Denis Verret, vice-président, chargé des affaires politiques au sein du groupe EADS, en compagnie du vice-amiral d'escadre (CR) Paul Habert, conseiller marine au sein de EADS, du général (CR) Resnier, conseiller défense du président directeur général de MBDA, et de Mme Annick Perrimond du Breuil, directrice des affaires institutionnelles d'EADS, le 11 octobre 2005.

2. A Toulon, le 6 octobre 2005 :

— le contre-amiral Jean-François Baud, directeur du service de soutien de la flotte à Toulon ;

— le vice-amiral d'escadre Jean-Marie Van Huffel, préfet maritime et commandant en chef pour la zone maritime Méditerranée (CECMED) ;

— le vice-amiral Jean-Pierre Tiffou, commandant l'aviation navale (ALAVIA) ;

— le vice-amiral d'escadre Philippe Sautter, commandant la force d'action navale (ALFAN) ;

— une sélection de personnels de tous grades et toutes affectations sur la base navale de Toulon.

3. A Brest, le 20 octobre 2005 :

— l'administrateur général des affaires maritimes Luc Pouppeville, adjoint du préfet maritime pour l'action de l'Etat en mer (AEM), et du capitaine de vaisseau Frank Josse, adjoint « *opérations* » du commandant en chef pour la zone maritime Atlantique (CECLANT) ;

— l'ingénieur général Gilles L'Haridon, directeur du service de soutien de la flotte à Brest ;

— le contre-amiral Patrick Leroux, adjoint au commandant de la force océanique stratégique (ALFOST) ;

— une sélection de personnels de tous grades et toutes affectations sur la base navale de Brest.

N° 2572-05 – Avis au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées sur le projet de loi de finances pour 2006 (n° 2540), Tome V : Défense, préparation et emploi des forces, marine (M. Philippe Vitel)