

N° 3317

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 10 octobre 2001.

## RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

*en application de l'article 145 du Règlement*

PAR LA COMMISSION DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMÉES (1),  
**sur l'aéronautique navale**

et présenté par

M. Jean-Yves LE DRIAN

Député.

---

(1) La composition de cette commission figure au verso de la présente page.

**Défense.**

*La commission de la défense nationale et des forces armées est composée de :*

<A HREF="2496.asp"> M. Paul Quilès</A> , *président* ; <A HREF="1387.asp"> M. Robert Gaïa</A> , <A HREF="2671.asp"> M. Jean-Claude Sandrier</A> , <A HREF="2936.asp"> M. Michel Voisin</A> , *vice-présidents* ; <A HREF="1931.asp"> M. Pierre Lellouche</A> , <A HREF="1979.asp"> Mme Martine Lignières-Cassou</A> , <A HREF="2925.asp"> M. Jean-Claude Viollet</A> , *secrétaires* ; <A HREF="328.asp"> M. Jean-Marc Ayrault</A> , <A HREF="403.asp"> M. Jacques Baumel</A> , <A HREF="475.asp"> M. Jean-Louis Bernard</A> , <A HREF="483.asp"> M. André Berthol</A> , <A HREF="493.asp"> M. Jean-Yves Besselat</A> , <A HREF="526.asp"> M. Bernard Birsinger</A> , <A HREF="634.asp"> M. Loïc Bouvard</A> , <A HREF="647.asp"> M. Jean-Pierre Braine</A> , <A HREF="668.asp"> M. Jean Briane</A> , <A HREF="703.asp"> M. Marcel Cabiddu</A> , <A HREF="744.asp"> M. Antoine Carré</A> , <A HREF="785.asp"> M. Bernard Cazeneuve</A> , <A HREF="840.asp"> M. Guy-Michel Chauveau</A> , <A HREF="874.asp"> M. Alain Clary</A> , <A HREF="923.asp"> M. François Cornut-Gentile</A> , <A HREF="954.asp"> M. Charles Cova</A> , <A HREF="999.asp"> M. Michel Dasseux</A> , <A HREF="1022.asp"> M. Jean-Louis Debré</A> , <A HREF="1066.asp"> M. François Deluga</A> , <A HREF="1162.asp"> M. Philippe Douste-Blazy</A> , <A HREF="1205.asp"> M. Jean-Pierre Dupont</A> , <A HREF="1310.asp"> M. François Fillon</A> , <A HREF="1362.asp"> M. Christian Franqueville</A> , <A HREF="1379.asp"> M. Yves Fromion</A> , <A HREF="1401.asp"> M. Yann Galut</A> , <A HREF="1403.asp"> M. René Galy-Dejean</A> , <A HREF="1419.asp"> M. Roland Garrigues</A> , <A HREF="1428.asp"> M. Henri de Gastines</A> , <A HREF="1543.asp"> M. Bernard Grasset</A> , <A HREF="1644.asp"> M. Jacques Heuclin</A> , <A HREF="1654.asp"> M. François Hollande</A> , <A HREF="1758.asp"> M. Jean-Noël Kerdraon</A> , <A HREF="1816.asp"> M. François Lamy</A> , <A HREF="1820.asp"> M. Claude Lanfranca</A> , <A HREF="1872.asp"> M. Jean-Yves Le Drian</A> , <A HREF="1938.asp"> M. Georges Lemoine</A> , <A HREF="1976.asp"> M. François Liberti</A> , <A HREF="2063.asp"> M. Jean-Pierre Marché</A> , <A HREF="2086.asp"> M. Franck Marlin</A> , <A HREF="2090.asp"> M. Jean Marsaudon</A> , <A HREF="2097.asp"> M. Christian Martin</A> , <A HREF="2156.asp"> M. Guy Menut</A> , <A HREF="2177.asp"> M. Gilbert Meyer</A> , <A HREF="2178.asp"> M. Michel Meylan</A> , <A HREF="2181.asp"> M. Jean Michel</A> , <A HREF="2191.asp"> M. Jean-Claude Mignon</A> , <A HREF="2199.asp"> M. Charles Miossec</A> , <A HREF="2250.asp"> M. Alain Moyne-Bressand</A> , <A HREF="2313.asp"> M. Arthur Paecht</A> , <A HREF="2365.asp"> M. Jean-Claude Perez</A> , <A HREF="2462.asp"> M. Robert Poujade</A> , <A HREF="2490.asp"> M. Jean-Pierre Pujol</A> , <A HREF="2576.asp"> Mme Michèle Rivasi</A> , <A HREF="2661.asp"> M. Michel Sainte-Marie</A> , <A HREF="2732.asp"> M. Bernard Seux</A> , <A HREF="2796.asp"> M. Guy Teissier</A> , <A HREF="2882.asp"> M. André Vauchez</A> , <A

[M. Émile Vernaudo](#) , [M. Aloyse Warhouver](#) , [M. Pierre-André Wiltzer](#) .

## Sommaire

---

Pages

|   |           |
|---|-----------|
| <i>Introduction</i>   | <b>5</b>  |
| <i>I. — LE ROLE DES FORCES AÉRONAVALS</i>   | <b>7</b>  |
| <i>A. Les données du nouveau contexte stratégique</i>                                     | <b>7</b>  |
| <i>B. Les enseignements de leur participation au récent conflit du Kosovo</i>             | <b>8</b>  |
| 1. <i>Un double atout de flexibilité d'emploi et d'autonomie</i>                          | <b>8</b>  |
| 2. <i>Des résultats opérationnels probants en dépit de certaines lacunes</i>              | <b>8</b>  |
| <i>II. — Des forces répondant aux impératifs de notre époque</i>                          | <b>11</b> |
| <i>A. Les évolutions des différentes composantes des forces aéroNAVALES françaises</i>    | <b>11</b> |
| <i>B. le couple charles de gaulle – rafale</i>  | <b>12</b> |
| 1. <i>Un choix ne pouvant être mis en cause</i>   | <b>12</b> |
| 2. <i>Une constitution trop lente des flotilles</i>                                       | <b>13</b> |
| <i>C. la patrouille et la surveillance maritime</i>                                       | <b>14</b> |
| 1. <i>Un secteur caractérisé par une grande diversité d'activités</i>                     | <b>14</b> |
| 2. <i>De judicieuses décisions visant à optimiser l'utilisation du parc des avions</i>    | <b>15</b> |
| <i>III. — une évidente spécificité maritime</i>   | <b>19</b> |
| <i>A. Une forte empreinte du milieu d'évolution sur les personnels et les matériels</i>   | <b>19</b> |
| <i>B. un impératif de rationalisation et d'économie dans le domaine de la maintenance</i> | <b>20</b> |
| <i>IV. — une force spécialisée à vocation essentiellement opérationnelle</i>              | <b>23</b> |
| <i>A. des effectifs limités et professionnalisés de longue date</i>                       | <b>23</b> |
| <i>B. Un investissement humain aux coûts difficilement compressibles</i>                  | <b>24</b> |

*V. — La question cruciale de la permanence à la mer du groupe aéronaval 27*

*a. L'inévitable nécessité d'un second porte-avions 27*

*B. Un report ne pouvant prélude l'abandon d'un impératif majeur 27*

*C. Un arbitrage déjà lourd de conséquences 29*

*D. Une question posée au niveau européen 30*

*1. Un impératif déjà perçu par deux de nos partenaires 30*

*2. Des situations de départ différentes entre les marines britannique et française 30*

*3. Les probables conséquences des options privilégiées outre-manche 31*

*CONCLUSION 33*

*EXAMEN EN COMMISSION 35*

*Annexe n° 1 Personnalités rencontrées par votre rapporteur 41*

*ANNexe n° 2 état des moyens aéronautiques composant les unités de l'aviation navale 43*

*ANNEXE N° 3 45*

Mesdames, Messieurs,

La Marine française assure de très nombreuses missions. Elle constitue une force essentielle pour nos capacités d'intervention et notre présence internationale.

Lui sont dévolues, en outre, d'importantes missions de veille et de service public dont l'exécution quotidienne exige un haut degré de préparation des personnels et des matériels.

L'évolution de la situation internationale mais aussi le développement de risques inhérents au trafic maritime, aux échanges comme à la circulation des hommes (pollutions, activités illicites, émigration clandestine) témoignent de la nécessité de maintenir un dispositif permanent autant que performant d'action à la mer.

En plus du rôle essentiel assigné à nos forces sous-marines dans la dissuasion nucléaire, le groupe aéronaval représente pour notre pays un indispensable instrument de souveraineté.

A lui seul, un groupe aéronaval même le plus moderne ne peut relever tous les défis. Mais l'affirmation de puissance qu'il procure autorise son emploi dans la quasi-totalité des crises internationales, à l'instar de ce que font les Etats-Unis, y compris depuis les attentats terroristes du 11 septembre, en dépêchant à destination des zones les plus sensibles des groupes aéronavals pour marquer les esprits et intimider toutes les parties hostiles et bien que la réponse à la menace ne relève pas exclusivement d'un engagement armé.

La projection de puissance autorisée par le déploiement d'un groupe aéronaval assure à la France une crédibilité politique et opérationnelle qui ne peut être ignorée par ses alliés. A ce titre, les choix ayant abouti aujourd'hui à l'entrée en service du porte-avions *Charles de Gaulle* confirme notre aptitude à mettre en œuvre des capacités dont nous sommes les seuls à disposer avec les Etats-Unis.

Certains événements, aléas d'ordre technique mais également divers commentaires voire des considérations de nature financières formulées au cours des dernières années ont amené votre rapporteur à souhaiter prolonger sa réflexion sur le rôle et le devenir de nos capacités aéronavales dont la force organique aérienne est dorénavant appelée « Aviation navale ». Tel est l'objet du présent rapport qui conclut une mission d'information qu'il a délibérément voulu situer, en sa qualité de rapporteur pour avis du budget de la Marine, dans une perspective réaliste et de moyen terme. L'opportunité de ce travail lui a également paru naturelle au moment où s'engage publiquement la discussion d'une nouvelle loi de programmation militaire couvrant la période 2003-2008.

## I. — LE ROLE DES FORCES AÉRONAVALES

### A. Les données du nouveau contexte stratégique

Si la maîtrise et le contrôle physique des espaces maritimes demeurent les vocations des marines de guerre, il est évident que le balayage électronique de ces espaces et les moyens satellitaires offrent des perspectives que le déploiement des escadres les plus puissantes n'auraient jamais pu permettre.

Pour autant, il convient de conserver des moyens de répondre à toute agression en haute mer, même si les probabilités d'affrontements massifs en surface s'avèrent à présent très limitées. A cet égard, le conflit anglo-argentin des Malouines reste le dernier exemple connu d'un combat naval dans ses formes traditionnelles.

Depuis lors, différents conflits et certaines crises internationales comme celle du Kosovo, ont permis de percevoir que la notion même de maîtrise de la mer avait considérablement évolué. D'un point de vue stratégique, elle ne constitue plus une fin en soi, à l'exception notable des zones, en nombre au demeurant limité, dont la permanence de l'accès est toujours susceptible d'être considérée comme vitale par certaines puissances, y compris pour des raisons d'intérêts économiques (Golfe arabo-persique, par exemple).

En revanche, les capacités d'intervention, de rapidité de réaction et de projection de forces constituent les atouts majeurs d'une force navale moderne. En disposant de telles capacités, il devient également possible de maîtriser à partir de la mer des espaces terrestres et aériens. Il s'agit d'une mutation importante des conceptions de la manœuvre maritime dans laquelle les éléments aéronavals ont un rôle majeur, notamment dans le cadre d'actions interarmées.

On rappellera d'ailleurs que, dès le début de l'engagement des forces françaises en Bosnie-Herzégovine, c'est au moyen du porte-avions que le soutien aérien a pu être assuré. De 1993 à 1996, l'Aviation navale a en outre été impliquée dans l'opération « *Sharp guard* », en Adriatique, visant à faire respecter l'embargo sur les armes en Ex-Yougoslavie.

En termes de programmation, le système de forces dit « maîtrise du milieu aéromaritime » reprend dans son architecture la plupart des points validés au titre de l'expérience des engagements récents.

### B. Les enseignements de leur participation au récent conflit du Kosovo

#### **1. Un double atout de flexibilité d'emploi et d'autonomie**

Les leçons tirées du bilan général des opérations du Kosovo auxquelles la France a participé en 1999, confirment le bien fondé des choix et orientations arrêtés dans les domaines de l'aéronautique navale.



La Marine a en effet été impliquée dans les opérations maritimes et aériennes. Notre groupe aéronaval (GAN) a démontré sa souplesse d'emploi, notamment grâce au dispositif d'assaut rapproché mettant en œuvre les *Super Etendard* embarqués sur le porte-avions *Foch*, qui effectua à cette occasion sa dernière grande mission de crise internationale.

Le porte-avions avec catapulte et brin d'arrêt s'est ainsi révélé être l'instrument de projection de puissance par excellence du fait de ses capacités de mise en œuvre de l'arme aérienne à partir de la mer dans un cadre interopérabilité avec les forces de l'OTAN. Sa mobilité lui a permis d'occuper immédiatement la zone des opérations à proximité des objectifs à traiter.

En outre, l'Alliance a également profité de la réactivité de notre dispositif pour confier à son groupe aérien embarqué des missions d'appui aérien comme de recherche et de sauvetage de combat (RESCO).

La proximité sur zone et l'autonomie du groupe aérien embarqué expliquent en grande partie la faiblesse du nombre de nos missions aériennes annulées (20 % au total), dès lors qu'il n'était pas nécessaire de faire appel à des ravitailleurs en vol spécialisés et basés à terre, comme cela était le cas pour les autres avions partant des bases italiennes de l'OTAN. L'autonomie logistique procurée par le porte-avions à son groupe aérien (ateliers de maintenance, réserves de carburant, stockage de munitions, etc.) demeure un atout de premier ordre.

Au-delà même de ces considérations d'ordre opérationnel, l'apport du porte-avions reste essentiel en termes de visibilité politique, en appui des ambitions de la France à remplir la fonction de « Nation-cadre » et spécialement pour une opération en coalition européenne.

## **2. Des résultats opérationnels probants en dépit de certaines lacunes**

Le taux élevé de réussite des frappes effectuées de jour par les *Super Etendard* (75 %) a démontré l'efficacité de cet appareil et de son système d'armes ainsi que le niveau de préparation des personnels (les pilotes ont été amenés à conduire des missions d'une grande intensité d'exécution dont la durée moyenne était d'une heure et demie).

Néanmoins, le *Super Etendard* ne disposait pas d'une capacité de tir laser de nuit et même « tout temps », du moins compatible avec les contraintes d'approche et de précision imposées par les règles d'engagement particulièrement restrictives qui avaient été définies pour le conflit du Kosovo.

Ces lacunes seront toutefois comblées avec la mise en service des standards 4 puis 5 (à partir de 2003-2004). Cet appareil restera opérationnel sur le *Charles de Gaulle* jusqu'à complète relève par les flottilles de *Rafale* (horizon 2010-2012).

Le plan de modernisation des *Super Etendard* (l'âge moyen de ces avions

atteint à présent 21 ans) qui a porté sur un total de 52 avions (en tenant compte de l'attrition) était donc parfaitement fondé, pour un coût voisin de 1,5 milliard de francs (valeur 2000) et respecté à 2 % près par rapport au devis initial. Cette modernisation est actuellement poursuivie par l'adjonction en cours de capacités complémentaires en matière d'armement guidé laser et d'un système d'auto-protection (SAP).

Toutefois, le mode d'action « haute altitude » qui a prévalu au cours des opérations aériennes sur l'Ex-Yougoslavie et qui semble dorénavant devoir être systématiquement imposé à leurs alliés par les Américains, exige notamment pour les munitions différentes adaptations, plus aisées à intégrer avec la mise en œuvre du *Rafale* dont les capacités de vol sont évidemment supérieures.

En tout état de cause, du fait des capacités nouvelles du *Charles de Gaulle* comme du *Rafale*, la Marine planifie d'ores et déjà l'acquisition d'un stock objectif de munitions devant conférer au groupe aérien embarqué une année d'autonomie dans l'éventualité d'une participation à des opérations de forte intensité.

Enfin, la transmission d'images en temps réel, à partir des aéronefs, doit permettre de réduire le cycle de frappe dans la profondeur (« observation – décision – action ») et de traiter des objectifs mobiles.

Une telle possibilité est actuellement envisagée. Votre rapporteur insiste pour que cette capacité soit effectivement adjointe au standard F3 du *Rafale* (« reconnaissance et nucléaire ») dont les premières livraisons sont prévues à partir de 2008, voire 2009.

S'agissant des aéronefs de patrouille maritime ATL2 et des hélicoptères de combat de la Marine, le bilan de nos engagements au Kosovo est plus limité :

— l'absence de moyens de guerre électronique d'écoute COMINT (*communication intelligence*) et surtout d'une auto-protection suffisante à bord des ATL2 a fortement circonscrit leur action. Des baies COMINT sont depuis lors en cours d'installation sur ces appareils alors que leur auto-protection devrait être inscrite au rang des priorités à l'occasion de leur mise à niveau. En outre, la phase de développement nécessaire à l'intégration sur les ATL2 de la nouvelle torpille MU 90 est d'ores et déjà programmée pour 2002 (la modification des aéronefs débutera en 2004).

— en matière d'armement, les opérations ont également confirmé l'intérêt qu'il y aurait à équiper les hélicoptères de combat d'un système antinavire légers pour faire face aux petites vedettes lance-missiles rapides et manœuvrantes telles que celles dont disposaient les forces serbes et dont différents modèles sont possédés par de nombreux pays.

Un programme de missiles antinavires légers (ANL) est en cours de définition afin d'évaluer les possibilités d'armer les hélicoptères de combat de la Marine au terme de la décennie. Le projet de loi de programmation militaire 2003-2008 ne semble toutefois pas avoir retenu ce point.

— par ailleurs, le retrait des ALM qui étaient dotées d'une capacité d'interception électronique FLIR laisse le groupe aéronaval sans capacité d'identification de nuit par aéronef en l'absence d'ATL2.

Un programme de mise à niveau du parc récent des quinze *Panther* affectés à la flottille 36F réglerait utilement cette question.

## II. — Des forces répondant aux impératifs de notre époque

### A. Les évolutions des différentes composantes des forces aéroNAVALES françaises

L'expérience acquise lors de conflits ou de crises ayant récemment impliqué nos forces bat en brèche certaines affirmations d'experts qui, en matière stratégique, développent depuis quelques années, y compris en France, une théorie selon laquelle les conséquences de la révolution des communications et de l'électronique de défense auraient inévitablement pour conséquence de mettre en cause, à plus ou moins long terme, le tryptique traditionnel associant, depuis la Seconde Guerre mondiale, les chars, les porte-avions et les aéronefs.

S'il est exact que le contexte « Centre-Europe » qui a pourtant longtemps prévalu n'est plus celui d'un probable choc frontal et massif de blindés, rien ne permet de douter de l'utilité d'un groupe aéronaval puissant et réactif. Tout au contraire, l'adjonction des capacités électroniques les plus modernes permet d'envisager un rôle essentiel pour les forces aériennes embarquées dans de larges perspectives d'emploi de la mer vers la terre (« *from the sea* », selon l'expression actuellement utilisée par les Britanniques).

Le porte-avions peut d'ailleurs être au cœur d'un vaste dispositif impliquant de nombreux autres bâtiments capables de projeter des troupes et des matériels sur un théâtre terrestre, jusque et y compris un certain nombre d'unités qui seraient équipées de blindés lourds.

Des exercices interarmées de grande ampleur à dominante navale démontrent que ces options sont réalisables. Elles répondent à d'évidents impératifs stratégiques. Par exemple, l'exercice « Trident d'Or » co-dirigé en Méditerranée par la France et l'Italie, en mai-juin 2001, a prouvé que le *Charles de Gaulle* accompagné de deux porte-aéronefs, l'un italien et l'autre espagnol (*Garibaldi et Principe de Asturias*), et de quelque 70 autres bâtiments de surface relevant au total d'une dizaine de nations de l'Union européenne et de l'OTAN, remplissait pleinement son rôle dans un environnement de forces amphibies auxquelles étaient assignées des missions de débarquement.

Dans ces conditions, il importe de tenir compte des enseignements des conflits connus et récents plutôt que de prêter foi à des conceptions intellectuelles qui relèvent de la prospective de long terme sans se fonder sur l'analyse des données stratégiques et géopolitiques du temps.

L'Aviation navale est d'ailleurs appelée à contribuer de façon significative aux capacités de forces définies au niveau européen, après les sommets d'Helsinki de 1999 puis de Nice en 2000, pour assumer des missions de type « Petersberg » et, éventuellement, affronter des crises armées d'importance. Dans ce dispositif permanent qui pourrait compter jusqu'à 100 000 hommes et quelque 400 avions de combat, la participation de la France est programmée à hauteur de 75 avions de combat de l'armée de l'Air mais aussi de 22 avions de combat embarqués (de type

*Super Etendard* modernisé et *Rafale*) auxquels s'ajoutent également pour la Marine, deux avions de guet modernes *Hawkeye E2-C* (livrés en 1998 et 1999) et trois ATL 2 de patrouille maritime.

Au titre du groupe aéronaval figurent également, outre le *Charles de Gaulle*, deux transports de chalands de débarquement (TCD puis prochains NTCD). La progressive mise en service du *Rafale*, spécialement à partir de la mise en service de son standard F2, (air-sol) renforcera d'ailleurs sensiblement les capacités européennes réunies dans ce dispositif pour la conduite de missions de suppression des défenses ennemies (SEAD).

De même, la polyvalence de l'hélicoptère NH-90 dont la Marine sera dotée avant l'armée de Terre (en version « combat » ou « soutien » ayant fait l'objet d'une commande déjà adressée en totalité pour 27 appareils au total) autorisera une meilleure articulation des moyens aéronavals français dans différents éléments de ce dispositif d'ensemble.

## B. le couple *charles de gaulle – rafale*

### 1. Un choix ne pouvant être mis en cause

Comme il en fut ainsi dans le passé s'agissant de nombreux autres programmes militaires conduits sur un grand nombre d'années, le *Charles de Gaulle* a fait l'objet de diverses appréciations critiques oscillant parfois entre l'ironie et la malveillance.

De telles observations relèvent pour l'essentiel de l'anecdote et de la péripétie, même s'il est exact que l'avarie d'hélice survenue en mer (novembre 2000) lors de sa première traversée de longue durée (TLD) préalable à son entrée au service actif, a quelque peu altéré le légitime sentiment de fierté qui, au-delà de la seule Marine, se doit d'animer une très large partie de la population au terme d'une réalisation d'exception qui a mobilisé les plus hauts degrés de compétences scientifiques et techniques.

Dès cette déconvenue, la Commission de la Défense de l'Assemblée nationale s'est d'ailleurs saisie de la question, à l'initiative de son Président, en organisant des auditions. Pour sa part, le Ministre de la Défense a immédiatement lancé une enquête technique dont les conclusions ont d'ailleurs été rendues publiques à la fin du mois de décembre 2000. Les causes relèvent d'une conception initiale ayant entraîné des contraintes d'industrialisation atteignant les limites du possible mais surtout de manquements dans les procédures de contrôle à l'exécution comme à la livraison.

Plus généralement, la durée excessive de mise en œuvre du programme du *Charles de Gaulle* qui s'est étalée sur plus de quinze années depuis les premiers développements a certainement contribué à ce que survienne un tel événement.

L'impossibilité d'utilisation des rechanges a nécessité la mise en œuvre

d'une solution temporaire reposant sur le recours à une ancienne hélice d'un bâtiment désarmé. Une limitation des performances du *Charles de Gaulle* en résulte. Elle n'a cependant pas remis en cause les essais et dernières adaptations réengagés immédiatement à son retour à la mer, le 21 mai 2001.

Le *Charles de Gaulle* doit donc aujourd'hui être considéré comme opérationnel. Les radars et systèmes de protection fonctionnent. Son armement anti-missiles (SAAM) en attente du lanceur des futurs ASTER 15 (en cours de validation sur un bâtiment d'essais) lui conférera une puissance de feu jusqu'alors inégalée.

En revanche, il ne dispose que d'un groupe aérien incomplet de moins de trente aéronefs contre 35 à 40 susceptibles d'être accueillis sur son pont d'envol. Les missions d'attaque restent pour le moment dévolues à des *Super Etendard* modernisés dont le standard 4 ainsi que son pod de reconnaissance (attaque de nuit) offrent néanmoins un fort potentiel d'action.

L'année 2001 a été celle de la « réactivation » de la flotille 12 F constituée de *Rafale*. Au sein de cette flotille, une phase d'expérimentation commune à la Marine et à l'armée de l'Air est en cours sur la base de Landivisiau où s'est installé un détachement du CEPA (Centre d'expérimentation pratique de l'Aéronautique navale), structure créée à Istres en 2000 afin de faciliter les transferts de connaissances avec l'avionneur Dassault.

## **2. Une constitution trop lente des flotilles**

Le premier appontage sur le *Charles de Gaulle* d'un *Rafale* de série M1 est intervenu le 9 juin 2000. Le rythme des livraisons conjugué aux contraintes de temps indispensables à la mise au point de chaque appareil ne permettra pas au *Charles de Gaulle* de disposer d'une complète flotille de *Rafale* avant la fin de l'année 2002. Dans la meilleure des hypothèses, le *Charles de Gaulle* ne pourra en janvier 2002 entamer un long périple dans le Golfe arabo-persique, puis en Asie et en Océanie qu'avec probablement 6 voire 7 *Rafale* de standard F1. Au milieu de l'été 2001, comme votre rapporteur a pu le constater à l'occasion d'une visite sur la base de Landivisiau, la flotille 12 F ne disposait que de 4 *Rafale* disponibles pour l'entraînement.

Cette situation paraît difficile à accepter pour les personnels qui, après avoir déjà subi des attentes dues à des reports de livraison imputables à des décalages budgétaires, ont un sentiment de frustration analogue à celui de rester trop longtemps « l'arme au pied », alors qu'en raison du programme *Rafale*, les crédits de l'aéronautique navale (en crédits de paiement) représentent à eux seuls, depuis de nombreux exercices, près de 20 % de l'ensemble des dotations d'équipement de la Marine (hors crédits de maintien en condition opérationnelle).

Dans les faits, la Marine a le sentiment d'avoir à payer à son prix un effort d'équipement, au demeurant tout à fait indispensable, sans en tirer un bénéfice réellement sensible à ce jour. Elle a en outre le désagrément d'« essayer les plâtres »

(l'expression est souvent revenue dans les propos tenus par les interlocuteurs de votre rapporteur) du fait qu'elle réceptionne en premier lieu les appareils d'un programme qui concerne au même titre l'armée de l'Air. Il n'est toutefois pas question de mettre en cause aujourd'hui des choix ayant porté sur des définitions et des aptitudes d'un appareil dont la durée de service couvrira plusieurs décennies. Il reste néanmoins essentiel de dépasser aussi rapidement que possible certains aléas techniques dont la presse spécialisée s'est fait l'écho. Leur durée pourrait handicaper l'entraînement voire, une nouvelle fois, repousser des livraisons en décalant l'accès au standard F2.

### C. la patrouille et la surveillance maritime

#### 1. Un secteur caractérisé par une grande diversité d'activités

L'activité de l'aviation de patrouille maritime dont les centres principaux sont les bases de Lann-Bihoué et de Nîmes-Garons, recouvre des missions de détection et de combat dites « Patrouille-maritime » (Patmar) *stricto sensu* et des missions de « sûreté maritime » dites « Surmar » (ces activités représentent au total 20 à 22 % du nombre des heures de vol annuellement effectuées par l'Aviation navale). En outre, le parc des avions de la patrouille maritime permet d'entreprendre des activités de liaison et de transport. Une entité est d'ailleurs vouée à la réception et au convoyage (CEPA/10S).

Une présence permanente outre-mer caractérise également cet important secteur de l'aéronautique navale pour des compétences de sûreté des approches maritimes, de recherche et de sauvetage en mer au titre de missions de service public mais également liées au respect d'accords internationaux.

Au total, pour l'ensemble des missions concernées et ses activités de servitude et de transport, la Marine dispose en 2001 d'un parc de 84 avions de type et d'âge distincts : des ATL2, Falcon 50 M, Nord 262, Xingu, Gardian (type d'appareils basés en Polynésie, en Nouvelle-Calédonie et à Fort-de-France) dont 35 relèvent *stricto sensu* de la patrouille et de la surveillance maritimes.

L'histoire et les traditions ont ancré, selon les pays, la plupart des missions de cette nature soit au sein des armées de l'Air, soit dans les Marines, lorsqu'elles ne sont pas partagées, ce qui peut être effectivement le cas. Au Royaume-Uni, les forces aériennes effectuent la quasi totalité des missions traditionnelles de patrouille maritime. En revanche, en Allemagne ou encore aux Pays-Bas, ce domaine est celui des marins. Le cas des Etats-Unis reste spécifique, en raison de l'existence des *Coast-Guards* équipés d'un parc impressionnant d'avions et d'hélicoptères de surveillance maritime. Dans le passé, la France a d'ailleurs vendu à ce corps différents types d'appareils. Mais aux Etats-Unis, tout avion de « PATMAR » effectue également des missions de type « SURMAR ».

Pour sa part, la Marine française assume depuis toujours la responsabilité de ces missions qui exigent un haut degré de compétences maritimes, notamment en raison de la situation géographique de notre pays et de l'étendue de son domaine

maritime outre-mer. Entre pilotes de l'armée de l'Air et de l'Aviation navale, des coopérations inter-étatiques existent toutefois. Elles fonctionnent de façon tout à fait satisfaisante, comme cela est le cas sur certaines zones et pour des missions partagées ou harmonisées dans le cadre franco-britannique.

Au niveau européen, l'avenir réside sans doute dans la réunion des capacités des différents pays côtiers afin de constituer une véritable outil européen de surveillance maritime (y compris en Méditerranée), au moins apte à exercer en permanence toutes les missions autres que la détection sous-marine et le combat.

En tout état de cause, les équipages et une grande partie des personnels des bases relevant de la patrouille maritime, exercent des fonctions très spécifiques requérant une longue formation et des aptitudes particulières à la connaissance du milieu maritime.

Il en va ainsi de la chaîne de détection sous-marine dont le fonctionnement, à partir des données recueillies par les équipages des ATL2 (éléments-clés de la lutte antisous-marine), suppose un traitement et une analyse des signaux que seuls peuvent exécuter des spécialistes formés et expérimentés. En ce domaine, le dispositif installé sur la base de Lann-Bihoué est à tous égards exceptionnel.

Cette compétence est d'ailleurs plus marquée en France que dans d'autres pays car la Marine exerce au titre de ses patrouilles aériennes et des opérations de surveillance maritime, une plus grande diversité d'activités, y compris pour ce concerne le domaine des missions de service public.

## **2. De judicieuses décisions visant à optimiser l'utilisation du parc des aéronefs**

Comme pour toutes les activités nécessitant la mise en œuvre de moyens aéronautiques (avions et hélicoptères), les coûts de mise en œuvre et d'intervention constituent des indicateurs précieux. A ce titre, il est normal que la Marine se préoccupe d'optimiser les conditions d'utilisation de son parc. En ce sens, des choix judicieux ont été arrêtés par l'état-major au cours des dernières années.

S'agissant des missions de service public et d'action de l'Etat en mer qui représentent à elles seules une part importante des quelque 60 000 heures de vol annuelles de l'Aviation navale, l'utilisation des ATL2 qui ont à titre premier une vocation militaire, peut désormais être sensiblement restreinte depuis l'entrée en service des Falcon 50 M, affectés à la flottille 24 F de Lann-Bihoué, héritière de la flottille *Atlantique*, réactivée en 2000 après avoir été mise en sommeil en 1998. Au terme de l'année 2002 au plus tard, 4 appareils de ce type seront opérationnels (le 3<sup>ème</sup> qui était encore en essais vient d'être livré au début du mois d'octobre 2001).

A partir d'un *jet* d'affaires construit par Dassault Aviation à 250 exemplaires, une adaptation aux missions de surveillance maritime a été réalisée pour quatre appareils achetés d'occasion par la Marine. La réalisation porte néanmoins sur des équipements parmi les plus modernes (radar Océan Master, Flir Chlio, transmissions Immarsat mode C, trappe de largage, hublots d'observation,



avionique incorporant un poste de pilotage permettant notamment une gestion informatique des plans de vol). Ce nouvel avion possède un long rayon d'action (3000 Nq) et se caractérise par une réelle contraction de ses délais de mise en œuvre conjuguée à la flexibilité de ses capacités de vitesse et d'altitude, une donnée particulièrement utile en patrouille. Son taux de disponibilité supérieur à 80 % est nettement plus élevé que celui de tout autre appareil militaire.

Dans des opérations de surveillance maritime, la substitution partiellement réalisée par les Falcon 50 M économise le potentiel et la vocation opérationnelle des ATL 2.

Pour certaines missions, leur équipage peut même être ramené à 5 navigants (deux pilotes, un radariste, deux observateurs). En outre, l'autonomie de l'appareil l'autorise sans difficulté à opérer en Méditerranée à partir de Lann-Bihoué. Ces facteurs ont pour effet de pouvoir abaisser jusqu'au quart le coût de l'heure de vol du Falcon 50 M par rapport à celle d'un ATL 2 dont l'équipage doit d'ailleurs être systématiquement plus nombreux. Votre rapporteur souligne par ailleurs l'intérêt qu'il y aurait à améliorer encore l'équipement du Falcon 50 M en le dotant, en plus de ses capacités de reconnaissance photographique, d'un système complet de détection des hydrocarbures pour lutter contre les pollutions malveillantes avec tous les moyens nécessaires à la preuve judiciaire. Bénéficiant de tels équipements, cet appareil offrirait sans doute certaines perspectives d'exportation.

Concernant les hélicoptères, une même préoccupation a abouti à opérer des choix de mise en œuvre.

— Au cœur du dispositif de service public, l'hélicoptère *Dauphinest* aujourd'hui privilégié par rapport au *Super Frelon*, un appareil lourd (13 tonnes et 3 turbines), dont les coûts d'exploitation sont plus élevés.

Son utilisation est désormais réservée à des besoins d'intervention précis : éloignement des côtes et par gros temps, nécessité de dépêcher sur zone une équipe médicale complète avec tout son matériel etc... Entré en service depuis 1970, le *Super Frelon* est un appareil à la fois fiable et rustique, encore opérationnel, mais dont le successeur désigné à l'horizon 2005-2007 est le NH 90.

En tout état de cause, le sauvetage en mer requiert également une formation hautement spécialisée des personnels (hélicoptéristes, par exemple) et une disponibilité permanente d'alerte que seul l'entraînement peut garantir. Ces missions supposent, en outre, une coopération étroite entre autorités civiles et militaires (rôle du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage, le CROSS) qui implique totalement l'Aéronavale : la position parfois imprécise d'un navire en difficulté peut rendre nécessaire une phase de recherche confiée à un ATL2 de la patrouille maritime afin de localiser ce navire puis de guider l'hélicoptère.

La position géographique de la base aéronavale de Lanvéoc-Poulmic (implantée sur la presqu'île de Crozon) qui abrite les hélicoptères sur un lieu de départ situé au point le plus occidental constitue un précieux atout.

La souplesse d'emploi du *Dauphin* permet de maintenir une alerte à 1 heure contre 4 heures pour le *Super Frelon* qui demeure toutefois à ce jour, le « Saint-Bernard des mers ». En Méditerranée, un *Dauphin* reste positionné à Hyères. Avec un sixième appareil Dauphin du type SP, la Marine disposerait d'un parc bénéficiant d'une bonne maintenance, tout en assurant une permanence sur les différents sites de déploiement.

Ce dispositif essentiel de service public a été constitué à partir de la reprise par la Marine, en 1996, de l'exploitation de quatre hélicoptères *Dauphin* qui faisaient l'objet d'une concession de service accordée à la Société HELIFRANCE, puis, l'année suivante, de l'acquisition d'un cinquième appareil.

— Enfin pour ce qui concerne les activités aéronautiques à partir des bâtiments de surface, la Marine a limité, dans un souci d'économie, à un seul appareil de type *Lynx* (contre un potentiel de 2) l'engagement opérationnel de cette force. Cette décision anticipe d'ailleurs la situation qui prévaudra à compter de l'entrée en service des NH 90, un seul appareil de ce type étant susceptible d'être accueilli sur les frégates. (En 2000, de 13 à 16 *Lynx* pouvaient ainsi être considérés « en ligne » pour un parc de 32 appareils). Le retrait définitif du service des *Lynx* qui sont des hélicoptères modernes, devrait s'effectuer progressivement sur la période 2012-2018.

### III. — une évidente spécificité maritime

#### A. Une forte empreinte du milieu d'évolution sur les personnels et les matériels

Les activités de mise en œuvre aéronautique sur les bâtiments ou à partir des bases aéronavales sont, de longue date, partie prenante dans la majorité des missions assignées à la Marine. Cette donnée qui a été confirmée au cours de la dernière décennie, s'est même trouvée amplifiée en fonction des engagements récents de nos forces maritimes. Le combat, la surveillance, le transport, l'assistance, le renseignement (y compris par la mise en œuvre à partir du porte-avions de trois *Hawkeye E-2C*) ainsi que les activités de soutien et de servitude impliquent effectivement l'Aviation navale.

Pour les personnels navigants et notamment ceux qui, en plus des équipages, sont chargés de la mise en œuvre des moyens aéronautiques à partir des bâtiments (officiers d'appontage, par exemple), l'activité reste liée au métier de marin. C'est donc une double formation qui doit continuer à être assurée afin qu'ils détiennent bien toutes les compétences nécessaires à la bonne exécution des tâches qui leur sont confiées. Dans leur ensemble, ces personnels ne sauraient être exclusivement considérés comme des techniciens de haut niveau professionnel, éventuellement interchangeable avec des homologues militaires voire civils du monde de l'aéronautique. A leur égard, il est exact d'affirmer que *le moyen ne fait pas, à lui seul, le spécialiste, mais qu'il importe avant tout de considérer le milieu dans lequel s'exerce l'activité quotidienne.*

A ce titre, l'espace maritime et le positionnement stratégique d'une Marine moderne confèrent toujours une dimension tout à fait spécifique à l'action à la mer, vers la mer ou encore à partir de la mer.

S'agissant des pilotes d'avions ou d'hélicoptères, le vol de nuit, à basse altitude et au-dessus de l'océan exige des connaissances qui ne s'acquièrent qu'à partir d'une réelle maîtrise des données maritimes. Pour ce qui concerne les navigants sur porte-avions, le catapultage et plus encore l'appontage demeurent des techniques sans équivalents naturels au sein du monde aéronautique, même si l'entraînement sur piste est pour l'appontage une première étape nécessaire mais non suffisante de la formation. Par ailleurs, la Marine a rationalisé le nombre et la vocation des bases aéronavales qu'elle a entendu conserver, en y concentrant ses investissements tout en dessinant pour chacune des structures de spécialisation.

Pour la première fois de son histoire, l'Aéronavale va disposer avec le *Rafale*, d'un appareil de combat commun à l'armée de l'Air et d'un hélicoptère, le NH 90, appelé également à entrer en service dans l'armée de Terre ainsi qu'au sein d'autres forces européennes. Toutefois, l'argument parfois avancé selon lequel cette situation amenuiserait sensiblement la spécificité de mise en œuvre des appareils dédiés à la Marine, ne résiste guère à l'analyse.

La polyvalence caractérisant effectivement l'un et l'autre de ces types

d'appareils, n'a pas exclu leur développement puis leur fabrication dans des versions distinctes, d'ailleurs précisément définies au regard des missions particulières ou dominantes dans chacune des armées concernées. Cette communauté matérielle qui a peut être été insuffisamment exploitée au niveau des développements initiaux, ne crée pas pour autant une « confusion des genres ». Elle présente en revanche, un avantage certain pour les exigences futures qui pourront être adressées aux avionneurs et aux concepteurs des systèmes d'armes concernant la maintenance, ne serait-ce qu'en raison du poids de la demande économique des armées françaises en ce domaine. De la même façon, les mises à niveau appelées à intervenir au cours de la durée de vie des appareils mériteront d'être harmonisées en fonction des besoins et des expériences qui seront communément constatés par les forces utilisatrices.

Il s'agit donc essentiellement d'un atout de compétitivité pour les armées vis-à-vis de leurs fournisseurs.

A l'évidence, cet objectif qui a déjà été perçu, s'inscrit en directe conséquence du développement de l'interopérabilité des matériels et de la multiplication des engagements à fortes caractéristiques interarmées.

#### B. un impératif de rationalisation et d'économie dans le domaine de la maintenance

La création récente de la Structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la Défense dite « SIMMAD » (décret n° 2000-1180 du 4 décembre 2000) traduit une réforme d'organisation de première importance.

Cette nouvelle entité interarmée qui relève toutefois de l'autorité organique du Chef d'état-major de l'armée de l'Air est désormais en service. Elle a principalement vocation à formuler l'ensemble des besoins nécessaires au maintien en condition opérationnelle (MCO) et à réaliser l'ensemble des approvisionnements à destination de tous les aéronefs (avions et hélicoptères) des Armées (y compris la Gendarmerie), que ces opérations s'effectuent dans des établissements militaires et de la Délégation générale pour l'Armement (DGA) ou dans l'industrie.

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 2003, la Structure aura compétence sur tous les marchés d'acquisition de prestations et de matériels à l'exception de certains marchés particuliers toujours directement passés par la DGA.

La politique de la qualité et la gestion globale des stocks, des rechanges et des outillages destinés à l'entretien comme à la réparation seront arrêtées et exécutées à ce niveau.

La gestion des états physiques et fonctionnels de l'ensemble des matériels aéronautiques relève de la sorte d'une compétence unifiée, en vertu d'orientations exprimées au sein d'un comité directeur réunissant le Délégué général pour l'Armement et les Chefs d'état-major.

La direction effective de la SIMMAD incombe à un général de division aérienne qui a un contre-amiral pour adjoint.

Au-delà des économies budgétaires que cette organisation est appelée à garantir du fait de la recherche systématique des meilleurs ajustements possibles entre les objectifs de réalisation et les enveloppes financières correspondantes (recours aux contrats globaux de maintenance avec les grands fournisseurs), une amélioration de la disponibilité moyenne des appareils est visée, bien qu'en cette matière, l'intensité de la mise en œuvre inhérente aux missions et l'âge des matériels imposent des contraintes qu'il est parfois difficile de dépasser. Les enjeux ne sont toutefois pas négligeables pour l'Aviation navale dont les charges liées à l'entretien, aux rechanges et réparations représentent en moyenne plus d'un milliard de francs par an (en valeur 2000). De plus, alors qu'elle ménage une partie de son parc en n'affectant « en ligne » qu'un peu plus de la moitié ou les deux tiers des unités dont elle dispose pour certains type d'appareils (cas des hélicoptères *Panther*), les taux moyens de disponibilité peuvent n'atteindre que 60 % voire 55 %.

L'entrée en service de la SIMMAD s'accompagne sans doute d'un bouleversement dans les habitudes et d'une mise en cause de certaines conceptions ou approches. S'il est prématuré de tirer un bilan financier des premiers résultats qui seraient directement dus à l'entrée en fonction de la SIMMAD, la fluidité dans l'échange d'informations techniques et la confrontation des pratiques entre les armées devraient permettre d'entrevoir des améliorations probantes de méthode, au moins à moyen terme (synergies et économies d'échelle).

Votre rapporteur a d'ailleurs pu apprécier l'intérêt et l'implication manifestés à l'égard de cette réforme par ses interlocuteurs de la Marine. Des actes forts ont d'ailleurs déjà été accomplis. Le Service d'approvisionnement en matériel de l'aéronautique navale (SAMAN) de Toussus-le-Noble est ainsi en cours d'intégration à la SIMMAD et les éléments de ce service rejoignent progressivement le siège de la Structure à Brétigny-sur-Orge.

Le rôle de la SIMMAD ne doit toutefois pas être confondu avec les tâches dont l'exécution, tant pour l'armée de l'Air que la Marine, relève des personnels spécialisés des bases. En outre, s'agissant de l'Aviation navale, des techniciens embarqués ont la légitime responsabilité de l'entretien courant, à l'occasion de toute mise en œuvre d'aéronefs.

Enfin, des équipements lourds mais absolument indispensables au regard des caractéristiques techniques des matériels, ont été judicieusement acquis afin de maintenir le niveau des activités de soutien opérationnel sur les bases. Votre rapporteur a pu constater sur la base de Landivisiau, la mise en place d'un nouveau banc destiné à tester les réacteurs qui, outre ses performances techniques, a permis de sensiblement améliorer les conditions d'environnement de la base, en faisant quasiment disparaître toute nuisance sonore liée aux tests. Il peut donc relever d'une bonne gestion d'ouvrir certaines compétences d'entretien d'aéronefs à une dimension « interarmées ».

Pour autant, la récurrence du débat sur l'identité voire l'autonomie de nos forces aéronavales par rapport à l'armée de l'Air doit être considérée comme définitivement vaine. Il en va de même de la question d'un éventuel positionnement

d'avions de l'armée de l'Air sur les principales bases aéronavales de l'ouest de la France, au prétexte que cette « solution » lui permettrait de bénéficier de nouveaux espaces d'entraînement. Des bruits fantaisistes ont malheureusement circulé. Au regard des investissements réalisés par la Marine à Landivisiau comme à Lann-Bihoué, de telles allégations sont démenties par les faits. Votre rapporteur a vu sur la base de Landivisiau les nouveaux hangars ultra-modernes construits pour accueillir les *Rafale* de l'Aviation navale. D'autres investissements importants sont d'ailleurs programmés pour 2002 et 2003 parmi lesquels un second corps de bâtiments à Landivisiau destiné à la 2<sup>ème</sup> flottille de *Rafale* et, à Lann-Bihoué, des constructions pour les *Falcon 50* de la flottille 24 F et encore un PC pour la 4 F ainsi que des locaux de stockage et de maintenance pour les ATL 2. La vocation particulière de chacune de ces bases est de la sorte confirmée.

#### IV. — une force spécialisée à vocation essentiellement opérationnelle

##### A. des effectifs limités et professionnalisés de longue date

Les unités de l'Aviation navale *stricto sensu* (à l'exclusion des états-majors et des organismes de soutien sur les bases comme dans les ateliers ou entrepôts) regroupent, au 1<sup>er</sup> septembre 2001, à peine plus de 2 600 militaires, répartis ainsi :

|             | Flotilles/Escadrilles | Officiers  | Officiers mariniers | Equipage   | Appelés  | Volontaires | Total        |
|-------------|-----------------------|------------|---------------------|------------|----------|-------------|--------------|
| ETUDES      | 10S                   | 20         | 81                  | 0          | 0        | 0           | <b>101</b>   |
| FORCES      | 4F                    | 18         | 46                  | 13         | 0        | 0           | <b>77</b>    |
| FORCES      | 11F                   | 21         | 102                 | 36         | 0        | 3           | <b>162</b>   |
| FORCES      | 12F                   | 20         | 74                  | 49         | 0        | 3           | <b>146</b>   |
| FORCES      | 17F                   | 21         | 104                 | 33         | 0        | 3           | <b>161</b>   |
| FORCES      | 21F                   | 40         | 219                 | 29         | 0        | 0           | <b>288</b>   |
| FORCES      | 23F                   | 45         | 238                 | 29         | 0        | 0           | <b>312</b>   |
| FORCES      | 24F                   | 25         | 95                  | 8          | 0        | 0           | <b>128</b>   |
| FORCES      | 25F                   | 18         | 65                  | 0          | 0        | 0           | <b>83</b>    |
| FORCES      | 28F                   | 16         | 70                  | 8          | 0        | 0           | <b>94</b>    |
| FORCES      | 31F                   | 20         | 93                  | 8          | 3        | 0           | <b>124</b>   |
| FORCES      | 32F                   | 15         | 68                  | 11         | 0        | 0           | <b>94</b>    |
| FORCES      | 34F                   | 20         | 94                  | 4          | 1        | 0           | <b>119</b>   |
| FORCES      | 35F                   | 39         | 120                 | 17         | 0        | 0           | <b>176</b>   |
| FORCES      | 36F                   | 36         | 143                 | 7          | 2        | 0           | <b>188</b>   |
| SOUTIEN     | 57S                   | 12         | 35                  | 14         | 1        | 0           | <b>62</b>    |
|             | 22S                   | 22         | 64                  | 20         | 0        | 0           | <b>106</b>   |
| INSTRUCTION | 50S                   | 16         | 15                  | 5          | 0        | 0           | <b>36</b>    |
|             | 56S                   | 31         | 105                 | 22         | 1        | 0           | <b>159</b>   |
|             | <b>TOTAL</b>          | <b>455</b> | <b>1 831</b>        | <b>313</b> | <b>8</b> | <b>9</b>    | <b>2 616</b> |

Pour ce qui concerne les pilotes (avions et hélicoptères), un fléchissement des effectifs est constaté au cours des dernières années.

Ce mouvement traduit le resserrement du format de cette force amorcé en 1996, et donc l'évolution du parc « en ligne ».

Il s'agit d'une catégorie de personnels exclusivement constituée d'officiers recrutés selon deux voies :

— la première est celle des officiers pilotes sous contrat (PILAE) ;

— la seconde se compose d'officiers de carrière (AVIAT), très majoritairement issus de l'École navale, qui ont vocation à commander les différentes unités des forces aéronavales dans les grades de capitaine de corvette ou de capitaine de frégate.

|      |              | Hélicoptères | Patrouille maritime | Chasse    | Guet aérien (Alizé puis E2C) | Monitorat | Total      |
|------|--------------|--------------|---------------------|-----------|------------------------------|-----------|------------|
| 1998 | AVIAT        | 80           | 55                  | 30        | 5                            | 5         | <b>175</b> |
|      | PILAE        | 155          | 140                 | 50        | 10                           | 25        | <b>380</b> |
|      | <b>TOTAL</b> | <b>235</b>   | <b>195</b>          | <b>80</b> | <b>15</b>                    | <b>30</b> | <b>555</b> |
| 2002 | AVIAT        | 75           | 50                  | 30        | 5                            | 0         | <b>160</b> |
|      | PILAE        | 125          | 120                 | 50        | 5                            | 20        | <b>320</b> |
|      | <b>TOTAL</b> | <b>200</b>   | <b>170</b>          | <b>80</b> | <b>10</b>                    | <b>20</b> | <b>480</b> |

#### B. Un investissement humain aux coûts difficilement compressibles

La spécificité du métier de pilote exige un niveau exceptionnel de formation. La Marine assume en conséquence de lourds investissements en ce domaine.

S'agissant des officiers sous contrats longs, l'attribution d'un premier contrat de 8 ans est de règle après la période de formation. Le retour à la vie civile de cette catégorie d'officiers est en général fixé à 15 années de service (éventuellement 20 années, en fonction des besoins), avec le bénéfice d'un congé de personnel navigant et le droit à jouissance immédiate d'une retraite.

Les pilotes d'hélicoptères suivent une formation non spécifique (hors navalisation et préparation à l'appontage dispensées à Lanvéoc – escadrille 22 S –) à l'École de l'Aviation légère de l'armée de Terre (ALAT) de Dax. Cette coopération interarmée qui a débuté en 1962 a été confirmée dès lors que pour la première fois, en 2001, les jeunes élèves pilotes d'hélicoptères de l'Aviation navale sont désormais appelés à suivre une formation *ab initio* à Dax, sans avoir, comme jusqu'alors, à satisfaire préalablement à un enseignement commun de 110 heures avec les autres élèves des différentes filières (chasse et patrouille).

Les pilotes de combat sont formés au terme d'une filière commune avec l'armée de l'Air (Salon-de-Provence et Cognac). Ils suivent en outre une formation pour leur qualification (combat, vol basse altitude et appontage notamment) aux Etats-Unis, à Meridian (Mississippi). Le coût de ce séjour, par pilote, est particulièrement élevé : il atteint 715 000 \$ U.S. en 2001. Ce dernier point n'est pas sans conséquence pour la Marine qui, en fonction des fluctuations du dollar, dispose plus ou moins de disponibilités pour faire suivre annuellement cette voie à de futurs pilotes.

Cette question du coût de la formation se pose à toutes les forces aéronavales. Au Royaume-Uni (cf. infra), des inflexions ont été données afin de sélectionner de futurs pilotes dès l'âge de 19 à 20 ans, avant même qu'ils ne s'engagent dans des filières particulières. Ce choix a principalement pour but d'amenuiser l'impact éventuel de départs anticipés en cours de carrière en accroissant l'effectif des personnels qui auraient suivi une formation initiale complétée par celle du pilotage.



En tout état de cause, le nombre des pilotes de chasse de l'Aviation navale française semble avoir atteint un plancher de 80 officiers, qu'il convient impérativement de sauvegarder si l'on entend réaliser une bonne adéquation des effectifs avec l'entrée en service du *Rafale* et les contraintes de qualification qu'elle impose aux pilotes.

## V. — La question cruciale de la permanence à la mer du groupe aéronaval

### a. l'inévitable nécessité d'un second porte-avions

Il apparaît clairement que l'avenir opérationnel et la spécificité technique de l'Aviation navale ne sauraient être mis en cause. Votre rapporteur croit avoir fait ressortir dans les premières parties de son exposé l'évidence de cette proposition. Pour autant, certaines questions restent posées. *Ainsi, l'objectif de permanence à la mer conditionne non seulement la crédibilité de l'action du groupe aéronaval, mais également la valeur des choix stratégiques définis par la France pour les prochaines décennies.*

En conséquence, il est déterminant pour l'éventuelle réalisation des ambitions qu'elle entend promouvoir tant au sein de l'Union européenne que de l'OTAN.

Avec le *Clémenceau* et le *Foch*, la Marine a disposé pendant près de quatre décennies d'une double capacité d'emport d'un groupe aéronaval au complet de façon alternative. Elle avait ainsi une réelle capacité de permanence à la mer.

Depuis l'entrée en service du *Charles de Gaulle*, la situation a radicalement changé, d'autant que l'âge atteint par les anciens porte-avions en service depuis 1961 et 1963 ne permettait pas la prolongation de l'un au moins, au-delà de l'horizon 2000. Le *Charles de Gaulle* restera donc le seul porte-avions en service jusqu'à l'éventuelle arrivée dans les forces d'un second bâtiment de cette nature, même s'il convient de rappeler que sa conception et les aptitudes en résultant confèrent au *Charles de Gaulle* les caractéristiques d'un instrument totalement différent de ses prédécesseurs pour une coque à peine plus volumineuse mais avec une capacité de déplacement à pleine charge de 40 500 tonnes. La propulsion nucléaire autorise une autonomie inégalée et l'optimisation des espaces comme du pont d'envol ouvre de nouvelles possibilités d'emport de matériels. Par ailleurs, le système « SATRAP » de contrôle en temps réel de la plate-forme permet de conduire des opérations aéronautiques jusqu'à des états de mer de force 6. Les manœuvres du bâtiment sont ainsi susceptibles d'être découplées des mouvements liés à l'activité sur le pont d'envol. Les bâtiments de la génération précédente ou encore les porte-avions de 100 000 tonnes de la classe *Nimitz* en service dans l'*US Navy* n'ont jamais possédé de telles caractéristiques.

### B. Un report ne pouvant prélude l'abandon d'un impératif majeur

Le programme *Charles de Gaulle* comptait, dès l'origine, deux porte-avions. Le modèle 2015 de la Marine est ultérieurement venu confirmer ce point.

La construction d'un second bâtiment de ce type a d'ailleurs été prévue par la loi de programmation 1997-2002 « *sous réserve que les conditions économiques*

*le permettent ».*

La préparation de la loi de programmation militaire suivante (2003-2008) a donné l'opportunité de réexaminer cette question. Un choix a été arrêté. Il est connu depuis la fin du mois de juillet 2001, date à laquelle le projet de loi de programmation a été examiné en Conseil des ministres. Ce projet de loi, à présent appelé à être soumis aux assemblées, marque un arbitrage en faveur de renouvellement de la flotte de surface et la confirmation du programme de construction d'une nouvelle classe de sous-marins nucléaires d'attaque.

L'âge des avisos et frégates « classiques » dont dispose la Marine (hors frégates antiaériennes et FLF ou classe *La Fayette*) fait effectivement du renouvellement de cette partie essentielle de la flotte de surface un impératif majeur. Au regard d'un potentiel portant sur 17 bâtiments, la Marine a développé dans le cadre de son « modèle 2015 », un programme de frégates dites « multimissions » afin de réaliser en série, sur la base de standards industriels précis, une production permettant de rythmer les entrées en service au plus près de ses besoins (éviter une attrition du parc) et des capacités financières (maîtriser les coûts).

Le choix opéré par le projet de loi de programmation privilégie par nécessité l'impératif de présence à la mer par rapport à l'impératif de permanence de l'activité du groupe aéronaval. S'agissant de la dissuasion, la capacité de frappe nucléaire a été appréciée en tenant compte d'une disponibilité partielle de la composante représentée par le porte-avions avec l'emport par le *Charles de Gaulle*, à partir de 2009, des avions *Rafale* au standard F3 armés du missile ASMP amélioré.

Pour l'essentiel, l'arbitrage ainsi arrêté se fonde sur des motifs de contraintes budgétaires. Il reporte à la prochaine décennie la possible construction d'un second porte-avions. Dans cette hypothèse, ses caractéristiques ne feront pas alors nécessairement de ce bâtiment le « *sister ship* » (du moins techniquement) du *Charles de Gaulle* dont la conception a débuté au seuil des années quatre-vingts.

La question du choix du mode de propulsion (nucléaire ou non) sera alors sans doute posée.

Quoi qu'il en soit, il reste de première importance pour la France de demeurer le pays européen capable de fournir à une coalition alliée des avions de combat de nouvelle génération opérant à partir de la mer, alors que dans leur quasi totalité ses autres partenaires ne peuvent mettre en œuvre l'arme aérienne qu'à partir de la terre : la visibilité et le poids politique de notre action dans la gestion des crises en dépendent.

C'est en effet dans l'espace, dans le temps et en complémentarité avec les autres composantes aéroterrestres qu'il faut appréhender l'emploi du porte-avions. En fonction de l'éloignement d'un théâtre d'opérations et de la durée de la montée en puissance des autres forces, il peut :

— procurer, dans une première phase, la supériorité initiale sur un théâtre plus ou moins éloigné, puis, dans une deuxième phase, participer à la campagne

aérienne en complément de l'aviation basée à terre ;

— en fonction de la géographie, il s'inscrit en complément des autres forces grâce à sa mobilité qui permet de faire varier l'origine des frappes et il se positionne au mieux en fonction de l'évolution du combat terrestre, des objectifs et de la nature des missions.

Aujourd'hui, la France possède cette capacité d'action pendant environ 60 % du temps et, à terme, probablement moins du fait des contraintes incompressibles liées à l'entretien du *Charles de Gaulle*.

### C. Un arbitrage déjà lourd de conséquences

L'entrée en service d'un second porte-avions n'augmenterait d'ailleurs pas le format de l'Aviation embarquée. Celle-ci est en effet dimensionnée pour le déploiement lointain et de longue durée d'un groupe aérien unique, avec des relèves sur zones, tout en poursuivant sur les bases aéronavales terrestres les tâches d'entraînement et d'entretien.

A cet égard, il convient toutefois de rappeler que le rythme de livraison des *Rafale* doit être garanti et respecté. L'objectif figurant dans le projet de loi de programmation 2003-2008 (livraison de 19 *Rafale* Marine sur la période) constitue un niveau minimum en considération des livraisons qui seront effectivement effectuées au terme de l'exercice 2002 (les prévisions initiales portaient pour cette échéance sur un parc de 12 appareils en standard F1).

S'agissant de la version « biplace » dite *Rafale N*, tardivement définie par la Marine en 1999, la volonté exprimée de réaliser cette transformation pour tous les appareils du standard F2 (dont les premiers exemplaires devraient être livrés en 2005 voire 2006), ne saurait avoir pour conséquence de modifier ou de suspendre un rythme des livraisons qui peut paraître déjà juste suffisant au regard des besoins opérationnels. Il est donc essentiel de connaître au plus tôt et avec exactitude le « surcoût » résultant de cette inflexion du programme et d'en maîtriser fortement les montants. Au total, la Marine doit recevoir 60 avions de type *Rafale*.

Pour ce qui concerne les aéronefs de guet embarqué (*Hawkeye*), dont le troisième doit être livré à la fin 2003, il est possible à terme et dans l'hypothèse de l'entrée en service d'un second porte-avions, que l'acquisition d'un quatrième appareil se révèle nécessaire. L'avionneur *Northrop-Grumman* envisage en effet la réalisation d'une version encore plus évoluée, en la dotant notamment de systèmes de détection infrarouge de nouvelle génération.

En considérant acquise la non mise en œuvre d'un second porte-avions au titre de la programmation 2003-2008, l'hypothèse d'entrée en service d'un tel bâtiment se trouve *a priori* reportée au-delà de 2015. S'agissant du coût de cette construction qu'il avait été communément admis de maîtriser à hauteur de 15 milliards de francs (en valeur 2000), il est patent que ce report très au-delà du moyen terme, alourdit le prix global d'une future réalisation.

#### D. Une question posée au niveau européen

### 1. Un impératif déjà perçu par deux de nos partenaires

L'objectif de permanence a été perçu par deux autres pays européens. Le Royaume-Uni a prévu de construire deux porte-avions livrables en 2012 et 2015. Pour sa part, l'Italie a décidé d'acquérir en 2007 une plate-forme supérieure à celle de son porte-aéronefs actuellement en service.

Une coopération franco-britannique a pu être envisagée dans le domaine des porte-avions, mais cette option s'avère principalement subordonnée aux choix opérés pour les avions de combat.

Il semble même, à présent, que cette coopération pourrait ne pas dépasser le stade des discussions préparatoires auxquelles la DGA française a participé en 2000 et 2001. Le ministère de la Défense britannique a laissé entendre, dès l'été 2001, que le choix qui sera probablement arrêté en 2002 voire en 2003, se portera sur un type nouveau de porte-aéronefs d'une classe pouvant atteindre 50 000 tonnes et capable d'embarquer une cinquantaine d'appareils. Ces bâtiments qui s'apparentent plus à de « super aéroports flottants » n'auront guère de points en commun avec de grands porte-avions auxquels leurs systèmes de combat et de commandement confèrent la vocation d'être des instruments de projection de puissance.

Votre rapporteur qui a tenu à effectuer un déplacement en Grande-Bretagne, au titre de sa mission d'information, constate que les situations de départ des marines britannique et française sont très différentes en matière aéronavale. Au regard des choix qui se dessinent, il est, en effet, peu probable que l'Europe dispose, à l'horizon 2015-2020, de quatre porte-avions de projection de puissance (deux français et deux britanniques). Cette solution pouvait pourtant paraître cohérente avec les ambitions affichées, notamment pour la construction d'une véritable capacité européenne de Défense.

### 2. Des situations de départ différentes entre les marines britannique et française

A la différence de la Marine nationale, la *Royal Navy* qui compte et comptera toujours en 2015 une flotte de surface plus importante (près de 30 destroyers et frégates modernes), n'entend pas faire jouer à des porte-avions un rôle aussi déterminant que celui assigné au *Charles de Gaulle*. L'engagement maritime britannique dans les conflits ou crises internationales restera prioritairement fondé sur le déploiement de ses frégates de combat, même si les appareils embarqués de nouvelle génération auront des performances supérieures à celles du parc de Harrier actuellement en service à partir de trois porte-aéronefs (CVS) de la classe *Invincible* (20 600 tonnes), des bâtiments conçus il y a plus de trente ans afin de remplir la mission-clé de l'époque : la lutte antisous-marin dans l'Atlantique Nord.

En outre, il ressort des conversations de votre rapporteur avec de hauts responsables britanniques des états-majors que leur préférence se porte sur un futur appareil reprenant certains des principes du décollage court et de l'atterrissage vertical particuliers au Harrier.

Le principe du « *short take-off, vertical landing* » (STOVL) préside d'ailleurs aux développements actuellement conduits par *Boeing* et *Lockheed Martin* dans la compétition les opposant, aux Etats-Unis, pour le choix qui sera prochainement arrêté, tant par l'*US Air Force* que les *Marine Corps*, concernant le *Joint Strike Fighter* (JSF).

En validant ce type de solutions, la *Royal Navy* confirmerait qu'elle n'entend pas renouer avec les choix technologiques caractérisant le porte-avions doté de catapultes et de brins d'arrêt pour la construction de ses nouveaux porte-aéronefs dont la classe est d'ores et déjà baptisée CVF (CV pour « *aircraft carrier* », F pour « *future* »). Les définitions des deux futurs CVF restent ainsi subordonnées au choix des appareils embarqués : en plus du concept STOVL, des versions à décollage court et appontage avec crosses et brins d'arrêt ou encore portant sur des appareils embarqués classiques restent *a priori* toujours envisageables.

### **3. Les probables conséquences des options privilégiées outre-manche**

La « *Strategic Defense Review* » engagée par le gouvernement travailliste a mis en exergue des conceptions « interarmées ». Une « *Joint Force Harrier* » a été créée. Elle regroupe, depuis le 1<sup>er</sup> avril 2000, différentes unités de la *Royal Air Force* (RAF) et de la *Royal Navy* qui opèrent de longue date sur un même type d'appareil à décollage court : le Harrier.

Cette fusion a sensiblement augmenté la taille du groupe aérien embarqué en rassemblant des Sea Harrier FA2 et des Harrier GR7 (défense aérienne) de la RAF.

Votre rapporteur a rencontré à l'état-major de High Wycombe, le responsable de cet ensemble qui dépend du « *RAF Strike Command* ».

Cet officier général a accompli l'essentiel de sa carrière en tant que pilote de la RAF sur Harrier, alors que son adjoint est un officier pilote de la *Royal Navy*. La « *Joint Force Harrier* » résulte effectivement d'une fusion entre des unités relevant antérieurement des deux armées.

Il semble d'ailleurs clairement établi que la constitution de la « *Joint Force Harrier* » ne constitue qu'une étape, dès lors qu'il a été précisé à votre rapporteur que les 9 années à venir seraient mises à profit afin de fusionner toutes les flottilles de combat de la *Royal Navy*. En raison de la communauté d'appareils qui caractérise ces forces et du fait que la formation des pilotes de la *Royal Navy* incombe depuis longtemps à la RAF, cette réorganisation n'a pas suscité de difficultés majeures.

Toutefois, les réglementations en vigueur dans chacune des armées étant différentes, il s'est avéré plus délicat de changer du jour au lendemain certaines procédures et des approches liées à des cultures d'armée distinctes. Ainsi, les pilotes issus de la RAF ne demeurent que 21 à 25 jours à bord des actuels CVS, alors que leurs homologues de la *Royal Navy* ont toujours eu un régime d'embarquement pour des durées plus longues, conformément aux règles des marines de guerre.

Cette réforme a néanmoins suscité le départ de quelques pilotes de la *Royal Navy*. Sa mise en œuvre a surtout été confrontée à une difficulté d'ordre plus général qui résulte de l'attrait concurrentiel des rémunérations proposées par l'aviation commerciale au regard des traitements servis aux personnels navigants des armées.

Afin de contrer un phénomène d'érosion des effectifs et donc de perte de compétences, un relèvement indemnitaire a dû être décidé.

La « *Joint Force Harrier* » a cependant présenté rapidement un caractère opérationnel en participant à partir de porte-aéronefs (CVS/JFH) à des opérations extérieures récentes : les opérations Palliser en Sierra Leone et Magellan 2 en Serbie. Le Harrier demeure toutefois un appareil aux performances limitées, y compris dans ses dernières évolutions. Sa mise en œuvre reste en effet subordonnée à d'importantes contraintes, notamment d'ordre climatique (quasi impossibilité de mise en œuvre en verticalité par forte température extérieure). Au cours des opérations aériennes de la guerre du Golfe, les Harrier n'ont pu effectuer de ce fait que quelques missions annexes, sans remplir un rôle opérationnel important au sein du déploiement aérien allié.

Le choix du *Future Carrier Borne Aircraft*, appelé à remplacer le Harrier à compter de 2012, s'avère donc essentiel.

Le coût de formation des pilotes qui ont déjà une pratique du décollage court et de l'atterrissage vertical sur les Harrier de type GR7 ou FA2 milite fortement en faveur d'un concept dérivé du STVOL qui, bien que le choix définitif n'ait pas été arrêté, est d'ores et déjà qualifié de « *best option* » sur le site internet officiel de la *Royal Navy*.

## CONCLUSION

Les forces aéronavales jouant un rôle essentiel tant en matière de projection de puissance que de dissuasion, il convient de conforter ce secteur de la Marine dont l'organisation répond aux grands objectifs stratégiques définis par la France.

D'importantes réformes de structures ont d'ores et déjà été accomplies afin que l'Aviation navale reste l'instrument dont a besoin notre pays, y compris pour affirmer notre présence et nos ambitions en faveur de la constitution d'une politique européenne de sécurité et de défense.

La Marine a consenti d'importants efforts d'adaptation en ce sens. Elle a ainsi rationalisé la spécialisation et l'implantation de ses bases aéronavales. La spécificité des missions dévolues aux forces aéronavales est incontestable : la mise en œuvre de moyens aéronautiques à partir de la mer réclame un savoir-faire particulier que seuls des professionnels hautement qualifiés sont à même de mener à bien.

Pour être pleinement crédible comme budgétairement efficace, cette construction exige cependant une capacité d'action permanente. L'entrée en service d'un second porte-avions de projection de puissance conditionne cette capacité. S'il n'est effectivement pas possible de « tout faire à la fois », certains arbitrages majeurs doivent être arrêtés comme les dessine le projet de loi de programmation militaire 2003-2008. Votre rapporteur considère néanmoins qu'il ne convient pas d'hypothéquer l'avenir. C'est pourquoi, des crédits d'études et de préparation à toute fabrication devront être consentis de façon suffisante pour autoriser le lancement d'une commande concernant un second porte-avions, au moins à l'horizon 2008-2010.



## EXAMEN EN COMMISSION

**Lors de sa réunion du 10 octobre 2001, la Commission de la Défense a procédé à l'examen du rapport d'information de M. Jean-Yves Le Drian sur l'aéronautique navale.**

**Le Président Paul Quilès**, après avoir rappelé que la Commission avait nommé M. Jean-Yves Le Drian rapporteur d'information le 16 mai dernier, a souligné l'intérêt d'un examen de la situation de l'aéronautique navale eu égard à la grande diversité de ses missions au sein de la Marine, depuis la chasse à partir des flottilles embarquées sur le porte-avions jusqu'aux activités de patrouille et de surveillance maritimes qui comportent un important volet de service public.

Il a également rappelé que, sur les quelque 44 000 militaires de la Marine, l'Aéronavale rassemblait 2 600 personnes (hors états-majors et soutien) dont près de 500 pilotes d'avions et d'hélicoptères.

Il a souligné qu'avec ses 142 avions et 94 hélicoptères, elle constituait une force réactive, qui se caractérisait par la souplesse d'emploi, en particulier à partir du porte-avions. Puis il a évoqué, à ce propos, les frappes assurées, au cours du conflit du Kosovo par les *Super Étendard* ajoutant que ces appareils resteraient pleinement opérationnels dans leurs standards 4 puis 5, jusqu'à l'entrée en service des *Rafale* au standard air-sol F2.

**M. Jean-Yves Le Drian**, rapporteur, a d'abord évoqué les raisons qui l'avaient amené à entreprendre son travail. Ce qu'il a qualifié de « *bruits de course* » témoignait d'incertitudes quant au maintien de l'identité et de l'autonomie de l'Aviation navale. Certaines expériences étrangères et la perspective d'introduction dans l'Aviation navale des mêmes équipements que dans l'armée de l'Air (avion *Rafale*) ou l'armée de Terre (hélicoptère *NH 90*) pouvaient renforcer ces incertitudes.

Par ailleurs, des rumeurs et certains bruits fantaisistes contribuaient à entretenir l'idée d'une mise à la disposition de l'armée de l'Air des bases aéronavales, notamment dans la région du Grand-Ouest, de manière à lui permettre de bénéficier de nouveaux espaces d'entraînement. Au terme de ses travaux de rapporteur, M. Jean-Yves Le Drian a souligné que ni l'identité ni l'autonomie de l'Aviation navale n'étaient mises en cause en France, alors que le Royaume-Uni avait récemment décidé de regrouper dans une même force aérienne des unités de la *Royal Air Force* et de la *Royal Navy*. Il a précisé que cette réforme résultait en grande partie de l'histoire très particulière du développement des éléments aéronavals au sein de la *Royal Navy*.

Le rapporteur a alors insisté sur la formation tout à fait spécifique des pilotes de l'Aviation navale française qui devaient être à même de maîtriser des techniques comme l'appontage, le vol à basse altitude et à vitesse élevée au-dessus de l'océan ou encore les procédures de secours en mer. Il a également souligné l'importance de cette formation spécifique qui avait pour effet de rendre les activités de l'Aviation navale indissociables du métier de marin.

M. Jean-Yves Le Drian a jugé qu'il était toutefois souhaitable de maintenir pour les pilotes de l'armée de l'Air et de l'Aviation navale une formation commune aux techniques de base du pilotage. Il a néanmoins relevé que, pour les pilotes de chasse, la qualification à l'appontage était accomplie dans le cadre de stages de longue durée aux Etats-Unis. Il a également souligné l'utilité de la structure intégrée de maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la Défense (SIMMAD) dont la récente mise en place permettait de renforcer le poids des armées dans leur ensemble face à leurs fournisseurs.

Puis, le rapporteur a rappelé que les forces aéronavales ne se résumaient pas aux seules unités mises en œuvre sur le porte-avions *Charles de Gaulle* mais qu'elles participaient à de nombreuses autres missions de patrouille et de surveillance maritimes, de service public et de transport, sans oublier l'activité des hélicoptères des bâtiments de surface. A cet égard, il s'est félicité de la bonne gestion des moyens dévolus aux opérations de patrouille et de surveillance maritimes, qu'il avait déjà pu constater dans le cadre de la Commission d'enquête sur la catastrophe de l'*Erika*. Il a indiqué que l'entrée en service d'appareils de type *Falcon 50* spécialement adaptés aux missions de surveillance maritime représentait une réussite technique qui offrait des avantages significatifs de coût d'exploitation. Il a ajouté que, dans une optique d'optimisation de la gestion de son parc d'appareils, l'Aviation navale privilégiait désormais, dans le domaine du secours en mer, l'hélicoptère *Dauphin* par rapport au *Super Frelon* et embarquait sur les frégates, hors situation de crise, un seul hélicoptère de type *Lynx* au lieu de deux, cette solution anticipant d'ailleurs la situation qui prévaudra avec l'entrée en service du *NH 90*.

M. Jean-Yves Le Drian a ensuite souligné que le groupe aéronaval et le porte-avions de projection de puissance offraient à un pays un exceptionnel moyen d'affirmation de sa crédibilité diplomatique et militaire comme l'ont prouvé le conflit du Kosovo et l'actuelle crise en Afghanistan. Faisant valoir que la notion de projection de force tendait désormais à l'emporter sur celle de maîtrise des mers, le rapporteur a rappelé que les doctrines d'emploi des forces navales évoluaient dans le sens d'un accroissement des actions de la mer vers la terre. Il a évoqué à ce propos les bombardements effectués par les *Super Étendard* dans le conflit du Kosovo, observant que leur taux de réussite (75 %) figurait parmi les plus élevés au sein des forces aériennes de la coalition. Il a toutefois regretté la lenteur du rythme des livraisons à la Marine des *Rafale* et observé que cette situation faisait encore pour plusieurs années du *Super Étendard* l'avion de combat principal des forces aéronavales, ce qui justifiait sa modernisation aux standards 4 puis 5, caractérisés par une amélioration de son autoprotection et l'accès à des capacités d'attaque de nuit. Il a indiqué que, lors de sa visite sur la base aéronavale de Landivisiau, au mois de juin dernier, quatre *Rafale* seulement avaient été livrés à la Marine, qui, d'ailleurs, poursuivait des essais sur ces appareils. Il a précisé que la première flottille de *Rafale* au standard F3 (reconnaissance–nucléaire) serait opérationnelle en 2009 dans la meilleure des hypothèses. Puis, il a souligné qu'à ce jour, neuf pilotes seulement avaient pu être qualifiés sur *Rafale* soit à peine plus de 10 % de l'effectif des pilotes de chasse de l'Aviation navale.

Le rapporteur a néanmoins tenu à rappeler qu'avec le *Charles de Gaulle*, la

Marine française disposait d'un des porte-avions les plus performants au monde notamment par les possibilités d'appontage qu'il permet dans des conditions atmosphériques très difficiles. Il a fait observer qu'il était le seul outil de ce type en Europe puisque les autres plates-formes aéronavales figurant dans les forces britanniques, italiennes ou espagnoles avaient un simple caractère de porte-aéronefs emportant des appareils n'ayant pas les mêmes capacités d'allonge que le *Super Étendard* et a fortiori le *Rafale*.

M. Jean-Yves Le Drian a fait également état des conversations qu'il avait menées, dans le cadre de sa mission d'information, avec le commandement britannique des forces aéronavales, à propos de la définition des deux porte-avions appelés à remplacer en 2012 puis 2015, les trois porte-aéronefs de la classe de *l'Invincible* actuellement en service. Il a mentionné l'éventualité d'une coopération entre le Royaume-Uni et la France dans ce domaine, en précisant toutefois que le choix des avions destinés à être embarqués sur les porte-avions britanniques aurait une incidence déterminante sur la conception même de ces bâtiments. Evoquant alors l'hypothèse de porte-avions dotés d'un système de catapultes et de brins d'arrêt, qui faciliterait la coopération entre les deux pays, il a indiqué qu'elle était à l'étude parmi d'autres.

Au terme de son exposé, M. Jean-Yves Le Drian a considéré qu'il convenait impérativement d'affecter, dès les prochains exercices budgétaires, des crédits suffisants à la poursuite des études relatives à la construction d'une seconde plate-forme qui pourrait être engagée à l'horizon 2008.

Saluant la qualité du rapport de M. Jean-Yves Le Drian, dont il a souligné qu'il devait être lu dans sa totalité, **le Président Paul Quilès** a estimé qu'il résumait bien les enjeux du devenir des forces aéronavales. S'interrogeant sur les missions d'un groupe aéronaval, il s'est demandé s'il ne devait être qu'un instrument de souveraineté nationale en vue de l'affirmation d'une présence ou de la gesticulation en cas de crise ou si on pouvait envisager son emploi dans un cadre européen. Estimant que le problème de la permanence à la mer du groupe aéronaval devait être posé dans une perspective européenne, il a souligné que la France devait être prête à répondre à d'éventuelles initiatives britanniques en ce domaine. Il a alors remarqué que ce débat présentait plus d'intérêt que le rappel insistant des imperfections liées à la mise en service du porte-avions *Charles de Gaulle*.

**M. André Vauchez** a estimé que la réflexion du rapporteur sur les possibilités d'une coopération européenne pour la construction d'un nouveau porte-avions était capitale pour l'avenir. Observant qu'il était sans doute plus facile de réaliser certains grands programmes en coopération que de constituer en commun une force telle qu'un groupe aéronaval, il a néanmoins considéré qu'il s'agissait là d'une piste de travail intéressante, motivante et utile. Estimant que le contexte international actuel pouvait inciter à un regroupement des efforts européens, il a souhaité que la Commission réfléchisse plus avant sur l'opportunité d'envisager un projet cohérent de coopération avec le Royaume-Uni dans le domaine aéronaval. Il a enfin regretté les critiques dont fait l'objet le porte-avions *Charles de Gaulle*, jugeant leurs effets déplorable sur l'image de la Marine.

**M. Charles Cova** a exprimé des doutes à l'égard des perspectives de coopération avec le Royaume-Uni, se référant à l'échec du programme de frégates

anti-aériennes *Horizon*. Il a estimé que le programme de porte-avions britannique reprendrait vraisemblablement les caractéristiques des plates-formes actuelles, qui mettent en œuvre des appareils *Harrier*, à décollage court et à atterrissage vertical. Soulignant que ces appareils étaient essentiellement affectés à des missions de lutte anti-sous-marine, il a observé qu'ils nécessitaient deux ravitaillements en vol pour effectuer des opérations d'appui-feu sur un théâtre relativement éloigné de leur groupe aéronaval d'attache. Il en a déduit que les conceptions française et britannique en matière de porte-avions différaient de manière importante. Puis, il a jugé que, dans l'hypothèse d'une coopération rendue possible par un hypothétique choix britannique en faveur d'un bâtiment à catapultes et brins d'arrêt, il faudrait veiller à un équilibre des échanges de technologies, compte tenu de l'avance de la France en ce domaine.

Il a ensuite estimé qu'il faudrait de longues années avant qu'existent en France des unités interchangeables avec celles d'autres pays et souligné que la constitution d'un groupe aéronaval commun supposait que la défense européenne soit parvenue à un très haut degré d'intégration.

Il s'est enfin demandé si la construction d'un second porte-avions faisait partie des urgences du moment. Si sa nécessité fait l'objet d'un accord général, il convient cependant de réfléchir à la thèse selon laquelle le porte-avions nucléaire est l'instrument d'une Marine riche, à la hauteur de nos ambitions, alors que les transports de chalands de débarquement (TCD) sont les outils d'une Marine qui a tout simplement pour but de servir le pays.

**M. Jean-Noël Kerdraon** a, pour sa part, estimé que le projet de loi de programmation militaire 2003-2008 fixait des perspectives trop limitées en ne prévoyant des études sur le deuxième porte-avions qu'en fin de période. Il a jugé nécessaire d'observer avec une grande attention l'évolution de la réflexion au Royaume-Uni, l'élément déterminant pour une éventuelle coopération ne résidant pas dans la répartition des tâches entre chaque pays mais dans le choix technique qui sera effectué. A cet égard, il a estimé que la conception du porte-avions *Charles de Gaulle* reflétait les meilleurs choix techniques, avec le recours au catapultage, et stratégiques, avec l'objectif de projection de puissance. Il a précisé par ailleurs que la construction d'un deuxième porte-avions ne signifiait en rien qu'il faudrait se doter de deux fois plus de *Rafale* ou de frégates puisque l'objectif est d'assurer la permanence à la mer d'un groupe aéronaval. Enfin, il a rappelé que les nouveaux transports de chalands de débarquement (NTCD), qui seraient également des porte-hélicoptères d'assaut, offraient une capacité stratégique d'intervention de première importance.

Evoquant le remplacement du *Garibaldi*, **M. Robert Poujade** a interrogé le rapporteur sur l'état de ses informations quant aux projets italiens, notamment en liaison avec ceux du Royaume-Uni. Il a ensuite fait observer que, si le Royaume-Uni s'en tenait au décollage vertical, cela signifiait qu'à ses yeux, l'engagement des forces sur des théâtres lointains pouvait se faire avec des appareils ayant recours à cette technique, ce qui suscitait des interrogations, eu égard aux performances du *Harrier*.

**M. Roland Garrigues** a demandé à quoi devait être attribuée la lenteur de la livraison du *Rafale*.

**M. Jean Briane** s'est demandé s'il était concevable qu'à l'avenir, un pays européen mène seul un grand programme d'armement. Il a, à ce propos, rappelé, que lorsque sa réalisation a été décidée, il était généralement admis que le *Rafale* serait le dernier avion de combat purement national construit par la France.

**M. Jean-Yves Le Drian** a alors apporté les éléments de réponse suivants :

— l'Italie envisagerait le remplacement du *Garibaldi* en 2007 et aurait d'ores et déjà prévu à ce titre une enveloppe budgétaire d'1,2 milliard d'euros. Le choix technique est celui d'une plate-forme courte, l'inconnue portant à ce jour sur la nature de l'avion embarqué. Sont actuellement en service sur le *Garibaldi* des *Harrier* d'occasion, ce qui conduit à penser que l'Italie pourrait souhaiter se doter également à l'avenir d'avions à décollage court et à atterrissage vertical ;

— s'agissant des options privilégiées outre-Manche, une grande prudence s'impose. Les Britanniques se sont donné un an de réflexion. A l'heure actuelle, leurs interrogations portent, non pas sur l'intérêt d'une coopération européenne, mais sur les avantages respectifs des techniques de décollage court et de catapultage. La technique de décollage court répondait aux besoins de la lutte anti-sous-marine dans le contexte de la Guerre froide alors que la projection de puissance et l'action à partir de la mer paraissent aujourd'hui prioritaires ;

— la Marine accorde la priorité au remplacement de ses frégates, aujourd'hui âgées. Dans ce contexte, la construction d'un second porte-avions est difficilement envisageable, pour des raisons budgétaires, avant 2015 voire au-delà, sauf dans le cadre d'une coopération franco-britannique qui supposerait que le Royaume-Uni adopte la technique du catapultage ;

— la lenteur de l'arrivée des *Rafale* est due à la contrainte budgétaire, des retards techniques ayant pu également être constatés ;

— techniquement, la France est capable de réaliser seule un porte-avions, comme le prouve la construction du *Charles de Gaulle*. La nécessité de la coopération n'est donc pas technique mais budgétaire.

**Le Président Paul Quilès** a exprimé le vœu que le rapporteur poursuive sa réflexion, et notamment sur la possibilité d'une coopération européenne dans le domaine aéronaval. Il a également regretté le dénigrement dont l'aéronautique navale est trop souvent l'objet.

**M. Robert Poujade** a jugé que la multiplication des critiques injustifiées à l'égard du porte-avions *Charles de Gaulle* s'expliquait par un esprit critique exacerbé négligeant l'étude et la réflexion, un antimilitarisme latent et une absence d'intérêt du monde politique pour la défense.

\*

\*\*

La Commission a alors décidé à l'unanimité *d'autoriser* conformément à l'article 145 du Règlement, la publication du rapport d'information sur l'aéronavale.  
PAR LA COMMISSION DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMÉES (1),  
3317. - Rapport d'information de M. Jean-Yves Le Drian sur l'aéronautique navale -défense-  
(commission de la défense)



## Annexe n° 1

### Personnalités rencontrées

#### par votre rapporteur

— Amiral Jean-Luc DELAUNAY, ancien Chef d'état-major de la Marine (jusqu'au 30 juin 2001) ;

— Amiral Jean-Louis BATTET, Chef d'état-major de la Marine ;

— Contre-Amiral Louis DUBESSEY de CONTENSON, Commandant de l'Aviation navale ;

— Capitaine de vaisseau Jean-Marc BRÛLEZ, Commandant de la base aéronautique navale de LANDIVISIAU ;

— Capitaine de vaisseau Bruno de SALINS, Commandant de la base aéronautique navale de LANN-BIHOUÉ ;

— Vice-Amiral Pierre SABATIÉ-GARAT, en sa qualité d'Attaché de Défense près de l'Ambassade de France à Londres (actuellement Inspecteur des forces maritimes et des réserves) ;

— Capitaine de vaisseau SALLES, Chef MMF à Northwood (OTAN) ;

— Air Commodore LOWDER, Number 3 group, Hygh Wycombe, Bucks (*Joint Force Harrier*) ;

— Vice-Amiral Jonathon BOND, Deputy CinCFLEET (Northwood).

## ANNexe n° 2

## état des moyens aéronautiques

## composant les unités de l'aviation navale

| aviation embarquée                                 |                    |                |                 |              |            |
|--|--------------------|----------------|-----------------|--------------|------------|
| Type d'aéronef                                     | Unités* concernées | Nombre en parc | Nombre en ligne | Hors-Marin e | En attente |
| E2C (Hawkeye)                                      | 4F                 | 2              | 2               |              | 0          |
| SEM (Super Etendard modernisé)                     | 11F-17F            | 52             | 22              | 1            | 29         |
| RFM (Rafale Marine)                                | 12F                | 4              | 4               | 1            | —          |
| aviation de patrouille et de surveillance maritime |                    |                |                 |              |            |
| Type d'aéronef                                     | Unités* concernées | Nombre en parc | Nombre en ligne | Hors-Marin e | En attente |
| ATL2 (Atlantique2)                                 | 21F-23F            | 28             | 16              | 0            | 12         |
| F50M (Falcon Marine)                               | 24F                | 2              | 2               | 0            |            |
| Gardian  | 25F                | 5              | 4               | 0            | 1          |
| aviation de soutien et de servitude                |                    |                |                 |              |            |
| Type d'aéronef                                     | Unités* concernées | Nombre en parc | Nombre en ligne | Hors-Marin e | En attente |
| Falcon 10 Marine                                   | 57S                | 6              | 4               |              | 2          |
| Nord 262   | 28F-56S            | 15             | 6               |              | 9          |
| Xingu  | 24F-28F            | 9              | 7               |              | 2          |
| Xingu 2  | 24F                | 2              | 2               |              | 0          |
| CAP10  | 50S                | 8              | 7               |              | 1          |
| MS88 Rallye  | 50S-10S            | 9              | 4               |              | 4          |
| hélicoptères                                       |                    |                |                 |              |            |
| Type d'aéronef                                     | Unités* concernées | Nombre en parc | Nombre en ligne | Hors-Marin e | En attente |
| Super Frelon                                       | 32F                | 9              | 5               |              | 4          |
| Lynx   | 31F-34F-10S        | 32             | 13              | 1            | 18         |
| Dauphin Service public                             | 35F                | 5              | 4               |              | 1          |
| Dauphin Pedro                                      | 35F                | 3              | 3               |              |            |
| Panther  | 36F                | 15             | 10              |              | 5          |
| Alouette III                                       | 22S-10S            | 17             | 11              |              | 5          |



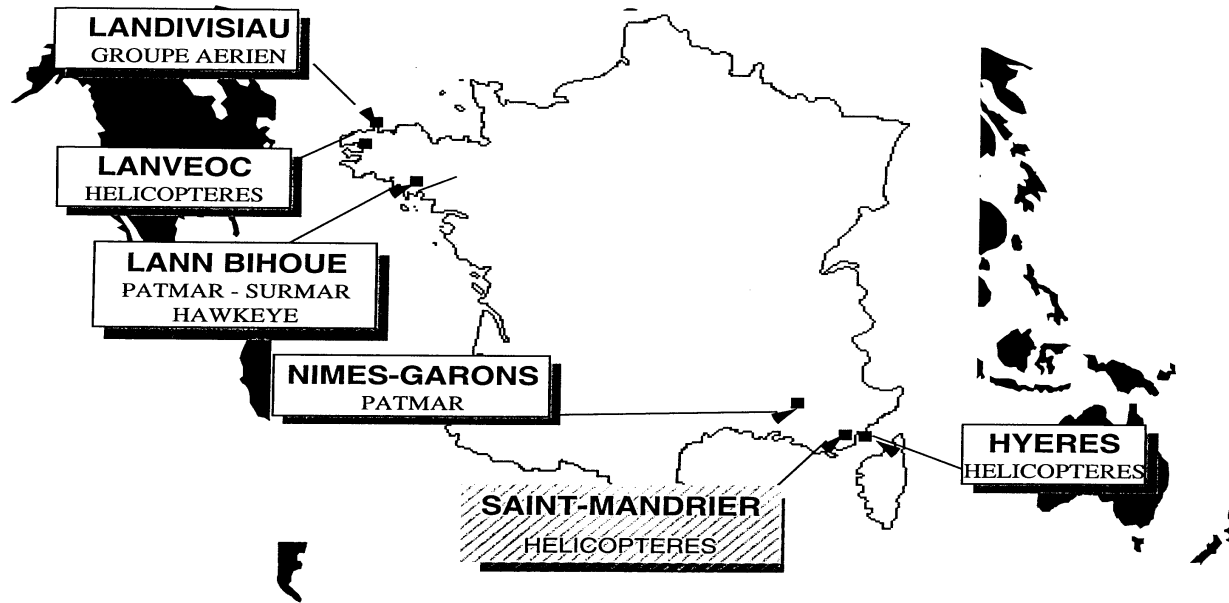
|                         |         |    |   |  |   |
|-------------------------|---------|----|---|--|---|
| Alouette III embarquées | 22S-35F | 13 | 9 |  | 4 |
|-------------------------|---------|----|---|--|---|

(en septembre 2001)

\* F : flottille  
S : Escadrille

ANNEXE N° 3

# IMPLANTATIONS





1 Avec un pont d'envol de 6 400 m<sup>2</sup>, ces nouveaux transports de chalands de débarquement dont le premier devrait être livré en 2005, permettront un accroissement des opérations aéronautiques par rapport aux possibilités de leurs prédécesseurs dans cette catégorie de bâtiments (mise en œuvre d'hélicoptères). Nous disposerons alors de véritables porte-hélicoptères d'assaut.

2 Au titre de la prochaine loi de programmation militaire 2003-2008, 7 appareils NFH-90 seulement devraient être livrés à la Marine entre 2005 et 2008.

3 « Air et Cosmos » n° 1805 du 20 juillet 2001 sur les problèmes des calculateurs de mission et de leur logiciel.

4 La pleine polyvalence de l'appareil ne sera obtenue qu'avec l'entrée en service du standard F3 (capacité nucléaire) prévue à compter de 2008-2009.

5 La mission principale des ATL2 relève en effet de notre dispositif de dissuasion (soutien à la Force océanique stratégique – FOST).

6 Ce chiffre est une moyenne annuelle généralement considérée comme le niveau acceptable pour l'exécution des missions et l'entraînement. Il varie de plus ou moins 5 % en fonction du parc d'appareils : pour 2001, l'objectif assigné d'allocation d'heures de vol est de 57 215.

7 Au total, la Marine italienne entend consacrer 1,2 milliard d'euros à ce programme pour un bâtiment de 22 000 tonnes commandé au constructeur naval FICANTIERI.

8 Il a été indiqué à votre rapporteur que les personnels issus de la Royal Navy continuaient d'être gérés par elle, du moins d'un point de vue administratif.