



N° 260

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 10 octobre 2002.

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMÉES,
SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2003** (n° 230)

TOME V

DÉFENSE

MARINE

PAR M. CHARLES COVA,

Député.

Voir le numéro : 256 (annexe n° 40)

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. — LES REMUNERATIONS ET LE FONCTIONNEMENT, ENJEUX ESSENTIELS POUR PERENNISER LA PROFESSIONNALISATION	7
A. L'EVOLUTION SATISFAISANTE DES CREDITS DE REMUNERATIONS ET CHARGES SOCIALES EN 2003.....	7
B. DES EFFECTIFS PAS TOUT A FAIT EN PHASE AVEC LE FORMAT PREVU DANS LE CADRE DE LA PROFESSIONNALISATION	7
1. La stabilisation du format des personnels	8
<i>a) Une évolution marginale des effectifs militaires, qui masque des besoins</i>	8
<i>b) Des objectifs de recrutement en personnels civils pas complètement atteints</i>	9
2. Un déficit persistant pour les recrutements dans certaines spécialités	10
3. Quelques initiatives d'adaptation de l'organisation et du recrutement dans les forces	11
C. UNE REVALORISATION DE LA CONDITION MILITAIRE DES PERSONNELS QUI EST ENFIN ENGAGEE	12
1. L'accroissement de la charge de travail des personnels	12
2. La compensation des contraintes liées au service	13
<i>a) L'allègement des astreintes</i>	13
<i>b) Les mesures du plan de développement de la condition militaire</i>	13
D. DES CREDITS DE FONCTIONNEMENT SENSIBLEMENT REEVALUES	15
1. La priorité donnée à l'activité des unités et à l'entretien des matériels.....	16
2. Les autres postes de dépenses de fonctionnement hors RCS	16
II. — L'EQUIPEMENT DE LA MARINE, CONDITION ESSENTIELLE DE SON EFFICACITE	17
A. L'ENGAGEMENT DE LA MARINE DANS LA LUTTE INTERNATIONALE CONTRE LE TERRORISME.....	17
1. La participation de la marine à l'opération Héraclès	17
2. Le bilan de l'implication de la marine	19
<i>a) Le groupe aéronaval : un outil stratégique souple et complet</i>	19
<i>b) Le rôle des autres bâtiments de combat</i>	20
<i>c) L'importance du soutien logistique</i>	21

B. L'AMELIORATION SENSIBLE DES DOTATIONS BUDGETAIRES EN FAVEUR DES EQUIPEMENTS DE LA MARINE	21
1. Les titres V et VI du budget de la marine pour 2003	22
2. Le début d'un renouvellement nécessaire de la flotte de surface.....	23
a) <i>Les bâtiments de projection et de commandement (BPC)</i>	23
b) <i>Le remplacement des frégates</i>	24
c) <i>La nécessité d'un second porte-avions</i>	26
3. La poursuite de la modernisation des forces sous-marines et de guerre des mines	27
a) <i>La continuité du programme des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins de nouvelle génération (SNLE-NG)</i>	28
b) <i>Les prémices du programme de sous-marins nucléaires d'attaque du futur (SMAF) Barracuda</i>	29
c) <i>La modernisation des chasseurs de mines</i>	29
4. Les autres programmes d'équipement	30
a) <i>Le renouvellement des appareils de l'aéronautique embarquée</i>	31
b) <i>Les armements</i>	32
III. — L'ENVIRONNEMENT ET LES MISSIONS DE SERVICE PUBLIC DE LA MARINE	35
A. LES PROFONDES EVOLUTIONS DE L'ENTRETIEN ET DE LA CONSTRUCTION NAVALE	35
1. Les infrastructures et le soutien des forces.....	35
a) <i>L'effort à réaliser sur les infrastructures dans les prochaines années</i>	35
b) <i>Un service de soutien de la flotte (SSF) désormais opérationnel</i>	37
2. Les mutations en cours de l'environnement industriel	39
a) <i>La transformation du statut de DCN</i>	39
b) <i>Les restructurations du secteur de la construction navale en Europe</i>	40
B. L'ADAPTATION AUX BESOINS DE LA SAUVEGARDE MARITIME	41
1. La modernisation et la réorganisation des moyens aéronautiques de sauvetage et de surveillance.....	41
2. Le renforcement des moyens de lutte contre les pollutions	42
3. Le renouvellement des équipements hauturiers du service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM).....	43
4. L'adaptation aux risques nouveaux des dispositifs de surveillance des approches maritimes	44
CONCLUSION	45
TRAVAUX DE LA COMMISSION	47
I. — AUDITION DE L'AMIRAL BATTET, CHEF D'ETAT-MAJOR DE LA MARINE	47
II. — EXAMEN DES CREDITS	53

INTRODUCTION

« La marine se trouve maintenant au premier plan de la puissance guerrière de la France et ce sera dans l'avenir tous les jours un peu plus vrai ».

Cette phrase, prononcée par le général de Gaulle à l'occasion de la mise à l'eau du premier sous-marin nucléaire stratégique français, *Le Redoutable*, reste d'une actualité incontestable. La participation de la marine nationale aux opérations antiterroristes conduites en mer d'Arabie et dans le ciel afghan en est l'illustration la plus récente.

La France n'est plus menacée à ses frontières de manière immédiate, identifiable et durable ; cependant, ses intérêts peuvent se trouver mis en cause par des crises survenant soit sur le continent européen, soit au sein ou à proximité d'Etats alliés sur d'autres continents, soit enfin dans des pays plus lointains en proie à des déstabilisations terroristes susceptibles de s'étendre. En conséquence, la défense des intérêts de la France repose sur une appréhension globale de la sécurité, qui suppose une capacité militaire réactive et une faculté d'intervenir sur des théâtres éloignés.

Au regard de ce contexte stratégique, la marine nationale est un facteur de puissance déterminant, qui remplit trois grands types de fonctions :

— la dissuasion, qui est le fondement de la stratégie de défense de la France en garantissant la protection de ses intérêts vitaux ;

— l'action opérationnelle, qui consiste tout à la fois à prévenir les conflits, grâce à une présence précoce à proximité des zones de tension, mais aussi à projeter des bâtiments si le besoin d'intervention est réel ;

— les missions de service public, qui recouvrent un large éventail d'actions : protection des approches maritimes, sauvegarde de la vie humaine et de l'environnement, préservation des ressources halieutiques de la zone économique exclusive, notamment.

Les dispositions du projet de loi de finances initiale pour 2003, première concrétisation du projet de loi de programmation militaire couvrant la période 2003-2008, doivent s'apprécier à l'aune des exigences que requiert le bon accomplissement de ces missions. Sans entrer prématurément dans le détail, il convient de saluer l'inflexion sensible qui est apportée par le Gouvernement aux restrictions chroniques du niveau des crédits de la marine que nombre d'observateurs, y compris parlementaires, ont dénoncées ces dernières années.

Si le budget pour l'année 2003 constitue un début de rattrapage prometteur, il conviendra de poursuivre celui-ci. Devenue une armée professionnelle, la marine

nationale est désormais face à de nouveaux défis. L'amélioration du cadre de travail et de vie des engagés est notamment au nombre des nécessités urgentes. C'est la raison pour laquelle il convient de saluer la décision du Gouvernement de financer un plan de développement de la condition militaire. Néanmoins, des efforts restent encore à accomplir.

Attentif aux remarques et à l'état d'esprit des personnels de la marine pour avoir lui-même partagé leur sort, le rapporteur a souhaité préparer son travail en rencontrant les autorités organiques (chef d'état-major et officiers généraux), mais aussi en dialoguant sur le terrain, à Brest et à Toulon, avec les commandants opérationnels, qui sont également les garants de l'efficacité de leur armée.

Le présent avis se veut par conséquent totalement impartial, sans complaisance et objectif, comme il est de tradition au sein de la commission de la défense nationale et des forces armées de l'Assemblée nationale.

I. — LES REMUNERATIONS ET LE FONCTIONNEMENT, ENJEUX ESSENTIELS POUR PERENNISER LA PROFESSIONNALISATION

Le défi relevé par les armées à l'occasion de leur profonde transformation ne s'éteint pas avec le succès du passage d'une mobilisation de conscrits à un recrutement d'engagés volontaires. La transition d'un mode de fonctionnement à l'autre s'est certes relativement bien déroulée, mais il faut désormais assurer sa cohérence sur la longue durée, c'est-à-dire faire en sorte que le niveau des recrutements soit suffisant pour garantir l'efficacité opérationnelle des unités. Au regard de cette exigence, l'examen des dispositions prévues par le projet de loi de finances initiale pour 2003 présente un intérêt certain.

A. L'EVOLUTION SATISFAISANTE DES CREDITS DE REMUNERATIONS ET CHARGES SOCIALES EN 2003

Les rémunérations et charges sociales (RCS) représentent un montant de crédits de 1,57 milliard d'euros, en augmentation sensible de 2,3 % (en euros courants et à structure budgétaire constante) par rapport aux dispositions de la loi de finances initiale pour 2002. Une telle inflexion marque l'attention portée par le Gouvernement au problème de l'attractivité de la carrière des armes, en vue de conforter la professionnalisation et de fidéliser les recrues. Ainsi, au titre de l'aspect proprement indemnitaire, il convient de souligner plus particulièrement que les soldes, traitements et salaires devraient être revalorisés pour un montant global de 3,8 millions d'euros (+ 2,4 %) et que des mesures spécifiques en faveur des volontaires seront engagées à hauteur d'environ 6,7 millions d'euros (+ 18,5 %).

Mais l'enveloppe des RCS comporte également un ajustement aux besoins concernant les charges militaires, dont le coût s'accroît avec la revalorisation des rémunérations, les indemnités et les rémunérations à l'étranger pour les personnels en opérations extérieures –OPEX– ou prépositionnés. Au total, les causes de l'accroissement des crédits consacrés aux RCS conduisent à porter une appréciation nuancée sur l'enveloppe prévue, car la revalorisation de la condition militaire n'y prend qu'une place, certes bien réelle, mais relative.

B. DES EFFECTIFS PAS TOUT A FAIT EN PHASE AVEC LE FORMAT PREVU DANS LE CADRE DE LA PROFESSIONNALISATION

De 1996 à 2002, la marine a perdu plus de 20 % de ses effectifs, soit près de 19 000 emplois à statut militaire, tout en recrutant environ 4 000 personnels civils. Cette réduction correspondait à une diminution du nombre des unités de combat, passées d'une centaine à quatre-vingts, et à une externalisation accrue des tâches auparavant dévolues aux appelés. Ce nouveau format a été atteint avant le terme fixé par la loi. Désormais, les effectifs ne devraient plus connaître d'évolutions aussi considérables que celles de ces six dernières années.

1. La stabilisation du format des personnels

Le projet de loi de finances initiale pour l'année 2003 est le premier projet de budget qui s'inscrit dans une perspective de constance relative du niveau des effectifs. Le défi majeur, qui s'impose désormais, n'est plus la restructuration des unités ou le départ de personnels, mais au contraire la fidélisation des engagés, dont les contrats commencent maintenant à arriver à échéance. Or, il s'agit là d'un enjeu essentiel, car il touche à la pérennisation de la professionnalisation.

a) Une évolution marginale des effectifs militaires, qui masque des besoins

La professionnalisation de la marine a constitué une transformation de très grande ampleur, dont le tableau ci-dessous offre un aperçu. Il convient de rendre ici hommage à tous ceux sans qui une réforme de cette envergure n'aurait pas pu aboutir.

**ÉVOLUTION DES EFFECTIFS MILITAIRES
DE LA MARINE ENTRE 1996 ET 2003**

	Officiers	Officiers-mariniers	Militaires du rang	Appelés	Volontaires	TOTAL
LFI 1996	4 844	32 530	8 103	17 906	—	63 383
PLF 2003	4 823	29 293	8 550	—	1 601	44 267

Pour autant, force est de reconnaître que la marine ne dispose pas de la totalité des effectifs militaires prévus : à titre d'illustration des conséquences de cette situation, on mentionnera que pour suppléer certaines carences en personnels sur les bâtiments engagés dans l'opération Héraclès, il a fallu prélever des membres d'équipages d'autres bâtiments de la force d'action navale, désorganisant ainsi le plan d'armement de ces derniers. Plus globalement, à périmètre constant, ce sont près de 412 postes qui manquent, faute d'une capacité de formation suffisante notamment. Il n'en est pas moins regrettable que le projet de loi de finances initiale pour 2003 ne prévoit pas d'augmenter les effectifs militaires de la marine au cours de l'année à venir, malgré un besoin pourtant estimé à 250 postes supplémentaires (5 officiers, 83 officiers mariniers et 162 volontaires) pour rattraper les retards les plus pénalisants.

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS MILITAIRES DE LA MARINE DE 2002 À 2003

	LFI 2002	PLF 2003	Variations
Officiers	4 817	4 823	+ 0,1 %
Officiers-mariniers	29 390	29 293	- 0,3 %
Militaires du rang	8 456	8 550	+ 1,1 %
Volontaires	1 613	1 601	- 0,7 %
TOTAL	44 276	44 267	- 0,02 %

De fait, il ne sera pas possible de satisfaire les besoins nouveaux, tels que la forte demande d'officiers par les organismes interarmées, de suppléer la transformation de l'ancienne direction des constructions navales (DCN) prévue en 2003, ni d'aborder dans de bonnes conditions le passage de la scolarité de l'école navale de deux à trois ans qui se traduira en 2004 et 2005 par un besoin supplémentaire de 110 postes d'officiers subalternes. En outre, dans ces conditions, la transformation de postes d'officiers supérieurs en postes d'officiers subalternes (mesures dites de « repyramidage ») perd de son intérêt, alors même que les besoins prévisionnels sont les plus élevés dans les catégories de grades moins élevés, lieutenants et enseignes de vaisseau notamment.

La baisse du nombre de volontaires est quant à elle d'autant plus regrettable que la marine a mis en place des solutions originales pour améliorer le recrutement de ce type de personnels (recrutement de proximité, féminisation), avec des résultats assez encourageants. De surcroît, il y a tout lieu de craindre que le déficit en volontaires augmentera les tensions pesant déjà sur les personnels engagés. Enfin, alors que la marine devra, dès le premier janvier 2003, faire face à la transformation de DCN, elle ne disposera pas de la totalité du personnel nécessaire pour mener à bien des tâches, lourdes et coûteuses en effectifs, de reprise des immobilisations, de fonctionnement des pyrotechnies, ou encore de gestion des rechanges. Il en résultera une tension très nette sur l'ensemble des effectifs de la marine.

Il serait donc souhaitable que le projet de loi de finances initiale pour 2004 ne réitère pas le gel des emplois militaires de la marine, car une augmentation des effectifs s'avère d'ores et déjà nécessaire.

b) Des objectifs de recrutement en personnels civils pas complètement atteints

La marine nationale doit également faire face à un sous-effectif en personnels civils. Ainsi, sur l'exercice 2002, ce sont 632 postes prévus par la loi de programmation militaire 1997-2002, qui n'ont pas été pourvus : 92 fonctionnaires et 540 ouvriers d'Etat, dont 295 transférés à d'autres administrations. Le projet de loi de finances initiale pour 2003 prévoit une augmentation de 133 emplois civils (+ 1,3 %), mais ce solde résulte pour l'essentiel de l'affectation de personnels de DCN (739 emplois, dont 565 d'ouvriers), au titre du transfert des rechanges militaires, des munitions, de l'entretien des immobilisations et de certaines installations portuaires, et non de recrutements répondant à des besoins administratifs.

Si le rapporteur se réjouit de la décision du Gouvernement de ne pas remplacer tous les départs en retraite dans la fonction publique, dans un souci de réforme de l'Etat, il souhaite attirer l'attention sur la situation particulière de la marine en la matière. Plus que toute autre armée, cette dernière a mis l'accent sur la « civilianisation » de certaines tâches : les personnels civils sont ainsi passés de 6 495 postes en 1995 à 10 157 en 2002. Or, à moyen terme, une remise en cause de ce volant d'effectifs poserait des problèmes de cohérence vis-à-vis du modèle 2015. Il est donc indispensable de pérenniser le nombre d'emplois civils à disposition de la marine.

Pour ce qui concerne la gestion des personnels civils, il semble que la marine doive faire face à certaines difficultés spécifiques, en ce qui concerne le statut de catégories restreintes dont le travail a des répercussions importantes sur le moral des équipages et qui ne sont pourtant pas autant disponibles qu'eux. A titre d'exemple, il serait utile de parvenir à l'application de la convention collective des métiers de la restauration aux personnels des cercles et foyers. Si cette question peut paraître insignifiante aux yeux des profanes, il ne faudrait pas en mésestimer l'importance ; le rapporteur a pu en juger sur le terrain.

2. Un déficit persistant pour les recrutements dans certaines spécialités

La concurrence du secteur privé reste forte dans certaines spécialités pour lesquelles les salaires d'embauche proposés à de jeunes techniciens sont sans commune mesure avec la solde d'officiers-mariniers en début de carrière. Ce phénomène est certes susceptible de s'atténuer avec l'évolution moins favorable, pour le moment, de la conjoncture économique. Il n'empêche qu'une marine désormais professionnelle a besoin de trouver les moyens de fidéliser des catégories de personnels vis-à-vis desquelles elle doit assumer de lourdes charges de formation.

Le fait que ces difficultés perdurent depuis plusieurs années, notamment pour les fonctions tout à fait spécifiques d'atomiciens et d'informaticiens, appelle des solutions d'ordre financier. D'autant plus que d'autres secteurs d'activité, qui jusqu'alors ne posaient pas un tel problème, sont également concernés, à l'exemple des personnels infirmiers, des plongeurs-démoueurs ou des guetteurs sémaphoriques. Certaines difficultés se sont révélées dans le domaine de la protection-défense (PRODE) et la spécialité de marin-pompier (MAPOP). Si un recrutement plus marqué localement (emplois proposés à proximité du domicile, par exemple) a permis de régler partiellement ces problèmes, la marine a dû revoir à la baisse certains plans d'armement, ce qui n'est pas sans risque pour la sécurité.

En ce qui concerne les atomiciens et les informaticiens (cette dernière spécialité étant appelée à être regroupée avec les transmissions en 2003), la situation de ces filières est très différente selon qu'elle concerne les officiers ou les officiers-mariniers. Dans le premier cas, les flux de formation et l'acquisition de la spécialisation correspondent aux besoins et le renfort en officiers sous contrat (OSC) reste possible. En revanche, des écarts entre effectifs réalisés et effectifs nécessaires ont été constatés en ce qui concerne le recrutement des officiers-mariniers ; l'écart est ainsi monté, au 1^{er} juillet dernier, à 6,6 % du besoin pour les informaticiens et à 15,5 % pour les atomiciens. Au total, près de 140 emplois de ces deux spécialités ne sont pas actuellement pourvus en personnels non officiers.

Dans un tel contexte, la mise en place du fonds de consolidation de la professionnalisation prévu par le projet de loi de programmation militaire 2003-2008 s'avère fort judicieuse. En 2003, une prime d'aide au recrutement, s'ajoutant à la prime d'engagement, devrait être mise en place en direction de certaines spécialités et en 2004, une prime d'aide à la fidélisation pourrait inciter d'autres catégories de personnels, comme les atomiciens et informaticiens par exemple, à prolonger leur engagement deux ou trois ans au-delà des quinze ans initiaux. Une amélioration de

la situation est ainsi attendue à partir de 2005-2006, mais dans l'intervalle, la marine connaîtra des situations tendues.

3. Quelques initiatives d'adaptation de l'organisation et du recrutement dans les forces

Au cours des dernières années, la marine a su réorganiser de nombreux secteurs opérationnels.

Depuis le mois de juillet 2000, un commandement des fusiliers et des commandos (COFUSCO) a été créé afin de fédérer les forces spéciales de la marine. Un plan de restructuration dit « *Commando 2001* » a été mis en œuvre, afin de mieux affirmer la spécialisation de chacune des cinq unités COFUSCO, tout en ménageant la capacité de constituer des détachements mixtes (nageurs de combat, reconnaissance, destruction à distance, en particulier). Un état-major tactique (EMTAC), qui constitue une structure projetable apte à assurer les missions d'un PC de forces spéciales, pourra de la sorte être en liaison avec le commandement des opérations spéciales (COS). Cette réforme se justifie d'autant plus aujourd'hui, dans un contexte marqué par la recrudescence du terrorisme international.

La marine a dû adapter les modalités de recrutement et de formation des fusiliers marins, ainsi que l'organisation de la protection des sites sensibles. Pour ce qui concerne les fusiliers marins, le recrutement s'effectue soit par l'école de maistrance, soit au titre de l'engagement direct de longue durée, avec un contrat de dix ans. La sélection et la formation sont assurées par l'école des fusiliers marins de Lorient. Pour 2003, le plan de recrutement bénéficiera d'un apport de 60 fusiliers par l'école de maistrance (deux sessions) et de 240 engagés initiaux de longue durée (EILD). Les premiers recrutements de personnels féminins ont eu lieu à l'automne 2001. Quant à la protection des sites sensibles, un effort de modernisation a été entrepris. A Toulon, par exemple, le dispositif de surveillance du *Charles-de-Gaulle* fait dorénavant appel à des techniques de détection infrarouge et de vidéo-surveillance.

Enfin, la marine a entrepris un louable effort à destination de jeunes en difficulté, avec la création d'une filière originale de contrats courts. Des engagés initiaux de courte durée (EICD), même peu qualifiés, sont appelés à se voir confier des fonctions réclamant un sens de la responsabilité, y compris sur les bâtiments. Depuis l'entrée en vigueur du dispositif, la marine a accueilli et formé un nombre relativement important de jeunes connaissant parfois de réelles difficultés d'insertion. L'expérience s'avère d'autant plus positive que les meilleurs éléments se voient proposer la possibilité d'une carrière plus longue, soit par le renouvellement du contrat, soit par l'accès à d'autres spécialités de la filière des EILD.

Dans l'ensemble, la marine a su s'adapter aux évolutions rendues nécessaires par l'impératif de recrutement de personnels professionnels, le principal problème résidant surtout dans l'amélioration de leurs conditions de vie et de travail.

C. UNE REVALORISATION DE LA CONDITION MILITAIRE DES PERSONNELS QUI EST ENFIN ENGAGÉE

Les contraintes liées à la professionnalisation, à la réduction du format, mais aussi aux nombreuses OPEX, ont fait naître chez les marins, comme chez leurs camarades des autres armées, une attente collective de compensation des sujétions. L'ampleur de cette demande, soulignée à plusieurs reprises par les membres de la commission de la défense, n'avait pas été suffisamment prise en considération par le précédent Gouvernement. C'est seulement la perspective d'échéances électorales qui a forcé ce dernier à écouter enfin les propositions et les revendications formulées au sein des instances de concertation, conseils de la fonction militaire – CFM – et conseil supérieur de la fonction militaire – CSFM, en février 2002. Le projet de loi de finances initiale pour 2003, après la loi de finances rectificative pour 2002, traduit la détermination du Gouvernement actuel à respecter les engagements pris et, au-delà, à améliorer la condition des militaires, même s'il ne répond pas à toutes les aspirations.

1. L'accroissement de la charge de travail des personnels

La multiplication des engagements en OPEX (à titre d'exemple, près de 4 000 marins ont été impliqués au plus fort de la crise afghane, entre décembre 2001 et juin dernier) et opérations intérieures (OPINT, liées à la mise en place de l'euro ou à la poursuite de Vigipirate renforcé par exemple), sollicite de plus en plus les forces, d'autant plus que la professionnalisation empêche le recours à des appelés et que la constitution d'une réserve opérationnelle a pris du retard.

La professionnalisation des armées a des incidences concrètes sur le mode de vie des personnels et le fonctionnement courant des unités à terre comme à la mer. La perte des appelés, qui représentaient près de 20 % des effectifs embarqués sur les bâtiments de surface, a eu pour effet d'alourdir sensiblement le travail des engagés et des officiers-mariniers. Ce phénomène est particulièrement ressenti dans les services généraux et les bases aéronavales, ainsi que sur les bâtiments les plus anciens, dont la conception générale ainsi que la faible automatisation requièrent l'exécution de tâches répétitives ou peu gratifiantes.

Il convient donc de mettre davantage l'accent sur le confort de vie et de travail des équipages à l'occasion de la conception des nouveaux bâtiments de la marine, en s'inspirant de systèmes mis en œuvre dans la marine de commerce, tout en conservant les caractéristiques propres aux bâtiments de guerre, d'autant plus que les équipages seront moins étoffés. Une telle adaptation constitue, par elle-même, une évolution essentielle. D'ores et déjà, des actions marquantes mériteraient d'être entreprises en ce sens à l'occasion du prochain renouvellement de la flotte de surface.

L'autre volet important pour les personnels militaires concerne l'aménagement du temps de travail, mesure qui profite déjà à un certain nombre de personnels civils. La marine a conduit une réflexion visant à atténuer les effets des contraintes les plus lourdes, qui ont parfois des incidences familiales importantes, sans pour autant pénaliser l'activité et le fonctionnement des unités. C'est sur cette

base que des mesures d'assouplissement et de rémunération des jours de permission non pris ont été décidées.

2. La compensation des contraintes liées au service

La consolidation de la professionnalisation est devenue une priorité. Elle suppose des moyens financiers importants, que le Gouvernement actuel s'est engagé à mettre en œuvre. Pour autant, au-delà du plan de développement de la condition militaire, la marine avait déjà cherché à se réorganiser de manière à soulager les astreintes pesant sur ses effectifs.

a) L'allègement des astreintes

Depuis, le 1^{er} octobre 2000, un dispositif a été arrêté pour alléger les astreintes de service. Il s'applique au service à terre et au mouillage, en dehors des nécessités opérationnelles.

Au titre des mesures générales, la récupération des jours de service accomplis les fins de semaine et jours fériés, en métropole et dans les départements et territoires d'outre mer (DOM-TOM), a été décidée. Cette récupération, mise en place pour atténuer les contraintes sur la vie privée, peut être immédiate ou différée. A terme, des réexamens de situations et des réorganisations interviendront pour les fonctions de garde. La compétence professionnelle commence d'ailleurs à être valorisée par rapport aux critères du grade et de l'ancienneté. Par ailleurs, sur les unités embarquées, une recherche systématique de la mise en commun des équipes de service est engagée pour des bâtiments comparables. Au port-base, le nombre des filtreurs comme les conditions d'accueil à la coupée ont fait l'objet de limitations. La fermeture complète des petits bâtiments en dehors des heures ouvrables est également étudiée, ainsi que la mise en œuvre d'un régime de gardiennage allégé, sous réserve des contraintes de sécurité et de sûreté des unités. Enfin, le cérémonial d'accueil à bord des bâtiments a été simplifié.

Ces actions ont des conséquences positives sur le régime des permissions, car elles favorisent en ce domaine la prévision, un sujet auquel les personnels sont très sensibles. En outre, une autorisation a pu être donnée aux bâtiments disponibles à quai, qui restent toutefois susceptibles d'appareiller sous 72 heures, de délivrer des permissions dans la limite de la moitié de leur effectif, sous réserve que les permissionnaires puissent rallier le bord dans un délai de 48 heures. Le succès de cette politique suppose la mise en œuvre de moyens nouveaux. L'acquisition de systèmes de télésurveillance constitue l'une des solutions, de même que l'allègement des tâches d'entretien courant, qui nécessite un recours accru à l'externalisation. Sur ce point, l'accroissement de 20 % des crédits de sous-traitance, à 23,8 millions d'euros, pourra permettre d'engager plusieurs initiatives, notamment en direction de l'entretien des surfaces des bâtiments.

b) Les mesures du plan de développement de la condition militaire

Le plan de développement de la condition militaire, dont le projet de budget pour 2003 assure le financement, repose sur trois types de mesures : la revalorisation

des rémunérations, l'augmentation du temps libre à travers le concept de temps d'activité et d'obligation professionnelle des militaires (TAOPM), et l'amélioration de la vie quotidienne. Comme l'illustre le tableau ci-après, la loi de finances rectificative pour 2002 a déjà financé une partie de ce dispositif, à hauteur de 34,5 millions d'euros, pour la marine. Le projet de loi de finances initiale pour 2003 prévoit des financements complémentaires d'un montant avoisinant 13,5 millions d'euros.

COÛTS DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT DE LA CONDITION MILITAIRE

(en euros)

Indemnité	Crédits 2002	Crédits 2003
Indemnité de sujétion pour absence du port base (ISAPB)	4 329 677	2 681 014
Indemnité pour charge militaire (ICM)	4 131 226	1 226 156
Indemnité pour service en campagne (ISCA)	148 502	48 463
Indemnité de sujétion d'alerte opérationnelle (ISAO/OPER)	190 080	505 440
Prime de qualification des officiers brevetés (BEMS ou BTMS)	650 615	/
Prime de qualification des officiers titulaires du diplôme technique ou diplômés d'études supérieures	852 693	/
Prime de qualification des officiers marinières titulaires du diplôme de qualification supérieure (DQS)	1 426 900	/
Indemnité spéciale de sécurité aérienne (ISSA)	536 789	/
Indemnité pour le personnel chargé de la mise en œuvre et de la maintenance des aéronefs (MAER)	959 000	/
TOTAL	13 225 482	4 461 073
Temps d'activité et d'obligations professionnelles complémentaires (TAOPC)	21 300 000	9 000 000

• Pour ce qui concerne l'amélioration des rémunérations, le Gouvernement a décidé de revaloriser de manière progressive et étalée dans le temps l'indemnité pour charges militaires, de 23 % en province et de 35 % en région parisienne. La première hausse a pris effet en avril 2002.

Au titre des mesures plus spécifiques à la marine, une indemnité journalière de sujétions d'absence du port-base a été créée ; elle sera versée pour toute journée passée en mer au-delà de 36 heures consécutives. Fixée à 7 % de la solde de base ⁽¹⁾, elle devrait atteindre, en 2005, un taux de 20 %. Cette indemnité s'ajoute à la prime d'embarquement ou de sous-marin, maintenue dans son régime actuel. Elle pourra s'appliquer aux personnels suivant les opérations d'indisponibilité pour entretien et réparations (IPER) de leurs bâtiments hors de leur port-base.

Les qualifications et spécialités sont également reconnues, avec une hausse significative des primes de qualification des officiers brevetés et des

(1) Décret n° 2002-674 du 24 avril 2002.

officiers-mariniers diplômés. L'amélioration de la carrière des officiers supérieurs est obtenue par l'augmentation en 2003 du contingent de hors échelle A, du contingent de primes à 26 % et, en 2004, d'un quatrième échelon pour les officiers experts. De la même manière, le contingent de primes pour diplôme de qualification supérieure pour les officiers-mariniers sera progressivement augmenté ; le délai entre l'obtention d'un diplôme par un officier-marinier et le versement des primes afférentes sera réduit ; les primes des officiers-mariniers chargés de la sécurité aérienne et de la mise en œuvre et de l'entretien des aéronefs seront fortement revalorisées.

- La baisse du temps de travail dans la société civile a également conduit à réfléchir à la manière dont les armées doivent s'adapter à cette évolution. Présenté comme une solution, le TAOPM est supposé se traduire par davantage de temps libre pour les militaires, les journées libres non utilisées étant indemnisées. Les quinze jours de TAOPM accordés aux militaires se répartissent, selon la modification de février 2002, entre sept jours de temps libre à disposition du commandement et huit jours indemnisés. L'avantage financier individuel pour douze mois d'application n'est pas négligeable, puisqu'il s'élèvera à 680 euros, soit 56,7 euros par mois. Certes, toute revalorisation financière des rémunérations va dans le bon sens ; il conviendra néanmoins de veiller à ce que l'intérêt financier de cette mesure, sur le plan individuel, ne soit pas trop rapidement contrebalancé par des contraintes inhérentes au coût de la vie en casernement (alimentation, frais liés aux exigences de présentation etc.), ni par une majoration des prélèvements obligatoires, ce qui ne semble pas être le cas pour tous les personnels.

- La réponse aux aspirations des personnels ne serait pas à la hauteur des demandes si un certain nombre de mesures touchant à l'environnement social et familial n'étaient pas prises, en accompagnement de la revalorisation matérielle de la condition des personnels. C'est la raison pour laquelle plusieurs initiatives ont été engagées ou sont envisagées. Ainsi, sans remettre en cause la nécessaire mobilité inhérente au statut de militaire, la notion de garnison en matière de déménagement a été assouplie ; une aide financière a été dégagée et de nouvelles procédures d'organisation des déménagements sont à l'étude. D'autres mesures ont été annoncées en ce qui concerne la prise en charge du dépôt de garantie, l'amélioration des prêts d'accession à la propriété, la construction de nouvelles crèches et l'augmentation de l'aide à la garde d'enfants en horaires atypiques.

Cependant, même s'il est le bienvenu, le plan de revalorisation de la condition militaire ne répondra pas aux attentes les plus fortes, qui portent avant tout sur les conditions de travail et la disponibilité des bâtiments.

D. DES CREDITS DE FONCTIONNEMENT SENSIBLEMENT REEVALUES

Le titre III, hors RCS, recouvre un ensemble de dépenses diverses et plus ou moins en rapport avec l'activité réelle des unités. De fait, il n'est pas facile de donner une véritable lisibilité budgétaire à cet agrégat, si ce n'est en dissociant les crédits plus particulièrement consacrés à l'activité des forces des autres types de dépenses.

1. La priorité donnée à l'activité des unités et à l'entretien des matériels

Parmi les dotations de fonctionnement qui ont trait à l'emploi des forces, deux types de postes de dépenses se distinguent par la revalorisation de leurs crédits dans le projet de loi de finances initiale pour 2003. D'un montant global de 86,8 millions d'euros, les crédits de fonctionnement consacrés aux activités et dépenses communes des unités évolueront ainsi de 7,7 %, soit une augmentation brute d'un peu plus de 6,2 millions d'euros. Mais ce sont surtout les crédits consacrés à l'entretien en général qui font l'objet d'un traitement budgétaire favorable. Il était plus que temps qu'une telle initiative soit prise. Outre la majoration de 5,7 millions d'euros de ses crédits de fonctionnement, qui s'élèveront à 13 millions d'euros, le service de soutien de la flotte (SSF) bénéficiera d'une augmentation de 9,9 millions d'euros des financements destinés à l'entretien des bâtiments et matériels de sa compétence, qui avoisineront ainsi 22,7 millions d'euros. A cela s'ajouteront la reconduction des crédits d'entretien programmé de la flotte relevant du SSF, soit 6,1 millions d'euros, et la dotation en faveur de la maintenance des munitions (3,47 millions d'euros).

Le niveau de ces dotations de fonctionnement, qu'il faut mettre en rapport avec les mesures de RCS liées à la reprise par la marine de la gestion directe des rechanges (qui avoisinent 25 millions d'euros) et les crédits du titre V en faveur de l'entretien programmé (qui augmentent légèrement), manifeste la prise de conscience de la gravité de la situation de l'entretien des matériels par le Gouvernement et l'état-major de la marine. Le rapporteur s'en félicite d'autant plus qu'il avait été à l'origine d'un rapport d'information ⁽²⁾ sur le sujet. L'effort, s'il se poursuit, devrait porter ses fruits, à la condition que les prescripteurs d'ordres soient en mesure d'engager les crédits mis à leur disposition, ce qui n'est pas toujours le cas, loin s'en faut.

En revanche, les crédits en faveur des stocks de carburant diminueront de 3,5 %, ce qui est d'autant plus regrettable qu'ils ont été évalués sur des hypothèses de coûts et de cours du dollar inférieures aux prix et aux taux de changes actuels.

2. Les autres postes de dépenses de fonctionnement hors RCS

Les autres postes de dépenses de fonctionnement de la marine recouvrent des objets divers. Il en va ainsi de la subvention au musée de la marine, qui s'établira à 2,3 millions d'euros (+ 19 %), ou encore des crédits d'alimentation, avoisinant 57,6 millions d'euros (+ 3,7 %). L'effort budgétaire en matière de fonctionnement, hors activité des forces, devrait plus particulièrement porter sur les infrastructures : les crédits alloués à ces dernières augmenteront de 65 %, en passant à près de 33,3 millions d'euros. Il s'agit là d'une évolution plus que nécessaire. En revanche, les dépenses de fonctionnement du service du commissariat de la marine (14,67 millions d'euros), du service des travaux immobiliers et maritimes (2,95 millions d'euros) et du service hydrographique et océanographique (4,05 millions d'euros) seront reconduites à leur niveau de 2002.

(2) Rapport d'information n° 3302 (XI^{ème} législature) : « l'entretien de la flotte, défis et perspectives ».

II. — L'EQUIPEMENT DE LA MARINE, CONDITION ESSENTIELLE DE SON EFFICACITE

Le déploiement d'une importante escadre française en mer d'Arabie a démontré la valeur et l'efficacité des moyens dont dispose la marine, mais il a également mis en exergue l'absolue nécessité de maintenir un effort d'équipement suffisant. Préserver l'efficacité des matériels de la marine suppose tout à la fois le renouvellement des bâtiments les plus anciens et l'entretien régulier des autres matériels. Or, en ces domaines, beaucoup reste à faire.

A. L'ENGAGEMENT DE LA MARINE DANS LA LUTTE INTERNATIONALE CONTRE LE TERRORISME

En réaction aux attentats du 11 septembre 2001, les Etats-Unis ont planifié une vaste opération de lutte contre l'organisation terroriste Al Qaïda et les taliban en Afghanistan. La France s'est associée comme il se devait à cette action militaire. Comme souvent en OPEX sur un théâtre éloigné, les bâtiments de la marine ont été parmi les premiers à intervenir dans la conduite de l'opération « *liberté immuable* », dont le volet français s'intitule « *Héraclès* ». Cette contribution française a d'ailleurs été très appréciée, puisque le Président américain a évoqué publiquement, dans son discours à la mémoire des victimes des attentats, le 11 mars 2002, le rôle d'un « *bon allié, la France, qui a déployé le quart de sa marine dans l'opération enduring freedom* ».

1. La participation de la marine à l'opération Héraclès

L'action américaine ayant été décidée très rapidement, la participation française s'est manifestée dans un premier temps, en octobre 2001, par le déploiement des moyens de la marine qui se trouvaient déjà à proximité de la zone, à savoir la frégate furtive *Courbet* et le bâtiment de ravitaillement et de commandement *Var*. Assez rapidement, le commandement militaire américain a sollicité un soutien logistique, ainsi qu'une participation aux opérations de surveillance et d'interdiction au large du Pakistan pour bloquer toute fuite de taliban ou de membres d'Al Qaïda. L'envoi du groupe aéronaval (*task force* 473 ou TF 473) n'a été décidé que fin novembre, pour un déploiement effectif à la mi-décembre.

Au total, la marine a été l'armée la plus mobilisée, tant en termes de délais de réactivité qu'en volume de forces engagées.

Compte tenu de leur mission, les bâtiments français ont poursuivi deux objectifs principaux : assurer l'appui des troupes de la coalition opérant sur le sol afghan et empêcher toute exfiltration maritime des dirigeants taliban et d'Al Qaïda par la mer d'Arabie.

BÂTIMENTS ENGAGÉS DANS L'OPÉRATION HÉRACLÈS ⁽¹⁾

TYPE DE BÂTIMENTS	CARACTÉRISTIQUES	NOM DES BÂTIMENTS
Bâtiments de combat	Porte-aéronefs	<i>Charles de Gaulle</i>
	Frégates anti-sous-marines (F 67)	<i>De Grasse</i>
	Frégates anti-sous-marines (F 70)	<i>Jean de Vienne</i> <i>La Motte-Picquet</i>
	Frégates antiaériennes (F 70)	<i>Cassard</i> <i>Jean Bart</i>
	Frégates type <i>La Fayette</i>	<i>Surcouf</i> <i>Guépratte</i> <i>Courbet</i>
	Frégates de surveillance	<i>Floréal</i> <i>Nivôse</i>
	Avisos (A 69)	<i>Commandant l'Herminier</i> <i>LV Lavallée</i> <i>SM Le Bihan</i> <i>Commandant Ducuing</i>
	Chasseurs de mines	<i>L'Aigle</i> <i>Verseau</i> <i>Pégase</i> <i>Persée</i>
Bâtiments de transport	Engins de débarquement d'infanterie de chars	<i>Dague</i>
	Chalands de débarquements	<i>Rapière</i>
	Transport de chalands de débarquement	<i>Siroco</i>
Sous-marins	Sous-marins nucléaires d'attaque (SNA)	<i>Rubis</i> <i>Saphir</i>
Bâtiments de soutien	Pétroliers-ravitailleurs	<i>Var</i> <i>Meuse</i> <i>Somme</i>
	Bâtiments de soutien des forces en opérations	<i>Loire</i> <i>Jules Verne</i>
	Bâtiments de transport léger (BATRAL)	<i>Francis Garnier</i>
	Bâtiments de soutien de région	<i>Gazelle</i>
	Bâtiments hydrographiques et océanographiques (BHO)	<i>D'Entrecasteaux</i>
	Bâtiments d'expérimentations	<i>Bougainville</i>

⁽¹⁾ Au 20 juin 2002.

Pour ce faire, le groupe aérien du porte-avions comportait 16 Super Etendard modernisés, 7 Rafale, 2 Hawkeye, 2 hélicoptères Dauphin, 1 Alouette III et des Puma de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT).

Si la TF 473 est toujours restée sous contrôle opérationnel national, le niveau de coopération avec les éléments américains a permis d'agir avec beaucoup de souplesse en échangeant le contrôle tactique de certaines unités. C'est ainsi que, du côté français, les pétroliers ravitailleurs ou les frégates anti-sous-marines ont été placés périodiquement sous contrôle tactique du commandement américain. Des échanges d'aéronefs — de Hawkeye essentiellement — ont été effectués, puisqu'un appareil de la flottille 4 F a apponté sur le porte-avions américain *John C. Stennis* ;

réciiproquement, un appareil américain a apponté sur le *Charles de Gaulle*. Il convient également de souligner que les Hawkeye du porte-avions français ont été les seuls appareils non américains à se voir confier des missions de coordination tactique des opérations interalliées au-dessus de l'Afghanistan.

Tous ces exemples illustrent le niveau d'interopérabilité des matériels de la marine avec ceux des autres composantes de la coalition, ainsi que la qualité des relations entre les personnels.

2. Le bilan de l'implication de la marine

Au terme de l'engagement proprement offensif en Afghanistan, il apparaît clairement que l'ensemble constitué du porte-avions nucléaire (PAN), de ses bâtiments d'escorte et des appareils de l'aéronavale a permis à la France de figurer au premier plan des opérations, aux côtés du dispositif américain.

a) Le groupe aéronaval : un outil stratégique souple et complet

De la mi-décembre 2001 à la mi-juin 2002, le groupe aéronaval a participé aux opérations de reconnaissance et d'appui aérien, puis aux frappes sur des poches de résistance (opération *Anaconda*, notamment). Par la suite, l'escadre française a contribué à stabiliser, par sa présence, le contexte intérieur en Afghanistan.

Le *Charles de Gaulle* a appareillé avec son escorte pour la mer d'Arabie le 1^{er} décembre 2001. Il est revenu à Toulon sept mois plus tard, assurant une permanence sur zone, à 5 000 kilomètres de distance de l'hexagone, qu'aucun bâtiment à propulsion classique n'aurait permis. Après les injustes railleries liées à sa mise au point quelques mois seulement auparavant, ce bâtiment a démontré l'étendue de sa valeur opérationnelle et technologique, en faisant preuve tout à la fois :

— d'une efficacité incontestable : dans les premiers mois des opérations, 80 % des avions armés en vol au-dessus de l'Afghanistan avaient décollé d'un porte-avions de la coalition. Du 19 décembre 2001 au 2 mars 2002, les avions du *Charles de Gaulle* ont été – avec les Mirage IV français – les seuls avions de combat non américains à effectuer des missions de reconnaissance et d'appui sur la totalité du territoire afghan. A partir de mars, ils ont été épaulés par les Mirage 2000-D de l'armée de l'air ;

— d'une endurance incomparable : en 212 jours de déploiement, l'équipage du *Charles de Gaulle* a passé 189 jours à la mer, 5 autres au mouillage et les 18 derniers à quai. Il a vécu 67 jours d'affilée à la mer avant sa première escale à Djibouti. Depuis son départ de Toulon, le 1^{er} décembre 2001, le *Charles de Gaulle* a ainsi parcouru l'équivalent de près de trois fois le tour de la Terre. Dans un dispositif désormais classique pour ce type d'opérations, il est clairement apparu que le PAN et son escorte peuvent conduire leurs opérations sans discontinuer. Base aérienne flottante libre de ses mouvements, le *Charles de Gaulle* dispose par ailleurs d'une grande autonomie de maintenance pour ses propres installations et celles de ses aéronefs. Les appareils embarqués sur le porte-avions, qui ont effectué 6 000 heures

de vol, soit l'équivalent de 250 jours ou plus de 8 mois de vol, ont subi 60 visites d'entretien ; 100 réacteurs ont été déposés et testés au banc d'essai. Par ailleurs, 400 bombes ont été installées, soit 65 tonnes de munitions ;

— d'une véritable interopérabilité : en 48 heures seulement, du 17 au 19 décembre 2001, le *Charles de Gaulle*, ses aéronefs et son escorte ont été intégrés au sein d'une force internationale de plus de cent navires (américains, britanniques, allemands, italiens, néerlandais, australiens, japonais, entre autres). Les appareils de l'aéronavale ont apporté leur soutien aux troupes au sol, quelle que soit leur nationalité.

En ce qui concerne le dispositif aéronaval à proprement parler, les avions embarqués à bord du *Charles de Gaulle* ont réalisé plus de 777 vols opérationnels, soit 165 missions d'appui au sol et 100 missions de reconnaissance pour les Super Etendard (en 2200 heures de vol), 126 missions de guet aérien pour les Hawkeye (en 500 heures de vol) et 120 missions de ravitaillement en vol pour les Super Etendard dans leur version ravitailleur. Il convient également de préciser que les 7 Rafale, intégrés pour la première fois au sein du groupe aéronaval, ont effectué près de 850 heures de vol et ont, en deux occasions, rallié par vol direct à partir d'Istres le porte-avions en opérations en mer d'Arabie, après 7 h 10 et 3 300 nautiques de vol.

Les hélicoptères du groupe aéronaval ont effectué des missions logistiques et maritimes au profit des bâtiments de la force représentant quelque 2 270 heures de vol depuis l'appareillage, le 1^{er} décembre 2001.

b) Le rôle des autres bâtiments de combat

Les autres composantes déployées en mer d'Arabie ont également apporté une contribution importante à l'accomplissement des missions dévolues à la marine nationale par le commandement interallié.

Ainsi, les frégates, de lutte anti-sous-marine, de surveillance et de type *La Fayette* essentiellement, ont mené des actions de surveillance visant à la prévention des exfiltrations de membres d'Al Qaïda, en n'opérant d'ailleurs pas forcément à proximité immédiate du porte-avions et en travaillant souvent en étroite collaboration avec les autres bâtiments de la coalition engagés dans cette mission de LIO (*leadership interdiction operation*). Au total, les frégates ont accompli des missions de LIO, sous contrôle tactique américain ou canadien, pendant 209 jours. Elles ont contrôlé plus de 2 235 bâtiments de commerce et ont effectué des vérifications sur quelques boutres et petites embarcations. Elles ont également escorté vingt-cinq bâtiments dans le détroit d'Ormuz.

Les sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) ont rempli des missions similaires. Le *Rubis* a été le seul SNA présent sur zone jusqu'à la fin du mois de décembre ; il a été relevé par le *Saphir*. A eux deux, ils ont effectué six mois de déploiement ininterrompu, dont 93 jours de patrouille en mission de LIO, au cours desquels quelque 650 bâtiments ont été répertoriés. En l'absence d'une menace sous-marine avérée, les SNA français ont assuré la surveillance du trafic maritime le long des côtes nord de la mer d'Arabie. Ils ont ainsi mené des actions

complémentaires de celles des bâtiments de surface : leurs moyens de détection et d'observation particulièrement discrets leur permettent de s'approcher des bâtiments suspects, de les observer et de les photographier, en restant en immersion.

c) L'importance du soutien logistique

Les moyens et l'organisation logistique sont les garants de la continuité d'action d'une escadre, surtout lorsque celle-ci est déployée à plusieurs milliers de kilomètres de son port-base. Plusieurs bâtiments de la marine se sont acquittés de cette tâche essentielle.

C'est notamment le cas du bâtiment atelier polyvalent *Jules Verne*, qui a participé au soutien prolongé des bâtiments du groupe aéronaval du *Charles de Gaulle*. Il disposait pour cela, malgré son âge avancé, de capacités de réparation pour des travaux de caractère courant ou bien pour des interventions consécutives à des avaries de combat.

Les pétroliers-ravitailleurs ont permis d'assurer l'approvisionnement des bâtiments de combat en combustibles, aux exceptions notables du PAN et des SNA, eau, vivres, munitions, médicaments et matériels de rechange. Ce type de ravitaillement intervenait une fois par semaine environ pour chaque unité déployée ; ainsi, chaque pétrolier devait procéder au ravitaillement de cinq à dix bâtiments en vingt-quatre heures. De fait, entre décembre 2001 et juin 2002, les deux ravitailleurs qui se sont succédé au sein de la TF 473 ont réalisé :

— 91 ravitaillements à la mer au profit des bâtiments français, dont 27 pour le *Charles de Gaulle*, avec une majorité de ravitaillements de charges lourdes représentant près de 4 000 palettes, soit environ 3 600 m³ et 1 600 tonnes, et 14 653 m³ de carburant pour l'aviation embarquée ;

— 25 ravitaillements à la mer au profit de bâtiments de la coalition, essentiellement de l'*US navy* et de la *Royal navy*, dont 1338 m³ de carburant pour l'aviation aéronavale.

Les frégates françaises ont également été ravitaillées 32 fois à la mer par des bâtiments des marines américaine, britannique, espagnole et italienne.

B. L'AMELIORATION SENSIBLE DES DOTATIONS BUDGETAIRES EN FAVEUR DES EQUIPEMENTS DE LA MARINE

Le Président de la République, à l'occasion de son allocution télévisée le 14 juillet 2002, et la ministre de la défense, à de nombreuses reprises depuis sa nomination, ont souligné l'absolue nécessité de relever le niveau des titres V et VI du budget des armées. La marine, comme ses homologues de terre et de l'air, bénéficiera dès 2003 d'une réévaluation de ses crédits d'investissement.

1. Les titres V et VI du budget de la marine pour 2003

La marine n'est pas mieux traitée que les autres armées, puisque ses crédits d'équipement ont été calculés *au prorata* de son importance : ils représentent ainsi 25 % du titre V. Si la croissance des montants peut paraître importante, il ne s'agit que d'un effet d'optique, car les enveloppes sont avant tout destinées à rattraper un retard désormais prononcé par rapport à la bonne marche du modèle d'armée 2015. Pour mémoire, l'exécution de la loi de programmation militaire 1997-2002 a fait apparaître un déficit d'investissement pour la marine de 3 milliards d'euros de crédits de paiement, répartis entre 1,7 milliard d'euros de sous-dotations en lois de finances initiales et 1,3 milliard d'euros d'annulations de crédits.

Pour l'année 2003, le montant des titres V et VI du budget de la marine s'établira à 4,06 milliards d'euros en autorisations de programme et 3,42 milliards d'euros de crédits de paiement, soit une variation respective de 33,5 % et 11,9 % par rapport aux montants inscrits en loi de finances initiale pour 2002. La ventilation détaillée de ces crédits d'investissement figure dans le tableau suivant.

ÉVOLUTION DES DÉPENSES EN CAPITAL

(en millions d'euros)

Chapitres	LFI 2002		LFI 2003		Evolution	
	AP	CP	AP	CP	AP	CP
51.61 : Espace. Systèmes d'information et de communications	89,19	74,54	158,36	121,94	+ 77,6 %	+ 63,6 %
51.71 : Forces nucléaires	712,36	650,15	1 144,63	719,90	+ 60,7 %	+ 10,7 %
52.81 : Études	2,29	1,07	2,43	2,38	+ 6,1 %	+ 123,5 %
53.71 : Équipements communs et interarmées	305,89	420,96	475,70	376,58	+ 55,5 %	- 10,5 %
53.81 : Équipement des armées	827,37	860,25	759,97	1 130,72	- 8,1 %	+ 31,4 %
54.41 : Infrastructure	79,43	94,51	130,52	113,03	+ 64,3 %	+ 19,6 %
55.11 : Soutien des forces	345,63	322,27	536,96	316,88	+ 55,4 %	- 1,7 %
55.21 : Entretien programmé des matériels	670,90	616,54	845,02	620,70	+ 26,0 %	+ 0,7 %
Total titre V	3 033,05	3 040,29	4 053,58	3 402,13	+ 33,6 %	+ 11,9 %
66.50 : Participation à des travaux d'équipement civil et subvention d'équipement social intéressant la collectivité militaire	6,56	14,94	4,63	17,50	- 29,4 %	+ 17,1 %
67.10 : Subventions aux organismes sous tutelle	1,83	1,83	1,82	1,41	-0,3 %	- 23,1 %
Total titre VI	8,39	16,77	6,45	18,91	- 23,0 %	+ 12,7 %
TOTAL	3 041,44	3 057,06	4 060,03	3 421,04	+ 33,5 %	+ 11,9 %

Les dotations en crédits de paiement permettront de poursuivre la mise à niveau des infrastructures et l'acquisition d'équipements neufs, à une réserve près toutefois, puisqu'une partie du financement de l'achat des Rafale de la marine (848 millions d'euros d'autorisations de programme très exactement) devra être prévue par la loi de finances rectificative pour 2002. Pour ce qui concerne l'entretien programmé des matériels (EPM), les crédits imputés sur le titre V n'augmenteront que de 0,3 %, mais la revalorisation des dotations consacrées au maintien en condition opérationnelle (MCO) aura bien lieu grâce au transfert de la charge de la gestion des rechanges et de l'entretien des pyrotechnies sur le titre III. Par conséquent, les financements destinés à l'agrégat EPM classique et force océanique stratégique (FOST) augmenteront, à périmètre inchangé, de 11 % en euros courants.

Les autorisations de programme du titre V du budget de la marine, quant à elles, augmenteront plus que la moyenne du budget du ministère de la défense, pour trois raisons :

— l'application de la taxe professionnelle et de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) sur la totalité des prestations de DCN, et non plus ses seules fournitures, à la suite de l'entrée en vigueur de son statut de société, le 1^{er} janvier 2003. Il en résultera une augmentation moyenne globale de 8 % du coût des contrats passés avec la marine, soit environ 119 millions d'euros par an. Les crédits de paiement correspondants devraient être inscrits en loi de finances rectificative, quand la facturation entrera en vigueur ;

— le rétablissement du niveau des crédits consacrés aux équipements nucléaires, sans modification de leur contenu physique ;

— l'amélioration des crédits d'EPM, par anticipation des dotations à venir.

Première annuité de la future programmation, le budget d'équipement pour l'année 2003 sera à l'image de celle-ci : très satisfaisant.

2. Le début d'un renouvellement nécessaire de la flotte de surface

La marine a rallié dès l'an 2000 son nouveau format « marine 2015 », soit environ 80 bâtiments de combat et 140 aéronefs. Pour rendre ce modèle cohérent et efficace, il est désormais indispensable de moderniser des équipements vieillissants, et notamment la flotte de surface, dont l'âge moyen atteindra une vingtaine d'années au milieu de cette décennie. Certains programmes de renouvellement les plus urgents ont déjà été lancés. D'autres sont sur le point de l'être. Il y va de la crédibilité de notre flotte de combat.

a) Les bâtiments de projection et de commandement (BPC)

Les opérations navales se sont déplacées à proximité des côtes, ce qui confère un rôle de plus en plus important aux forces amphibies. La conquête des sites de débarquement dépend autant d'une forte capacité aéromobile que des moyens de débarquement à proprement parler ; c'est la raison pour laquelle la

conception des navires amphibies a profondément évolué, au point que les successeurs des transports de chalands de débarquement (TCD) *Ouragan* et *Orage*, respectivement entrés en service en 1965 et 1968, sont qualifiés de bâtiments de projection et de commandement (BPC).

L'intérêt croissant porté à l'aéromobilité dans les opérations et la recherche d'une complémentarité avec les TCD les plus récents, *Foudre* et *Siroco*, ont conduit à privilégier l'option de porte-hélicoptères polyvalents, similaires aux navires américains de la catégorie des LHD (*landing helicopter dock*). Les BPC *Mistral* et *Tonnerre*, qui entreront en service en 2005 et 2006, correspondront donc aux conditions requises par le nouveau concept national des opérations amphibies, adopté en 1997 : ils pourront en effet embarquer un premier échelon de force interarmées, soit un état-major de commandement, 450 hommes et 60 véhicules ainsi qu'une vingtaine d'hélicoptères (Tigre et NH 90). Avec un déplacement proche de 20 000 tonnes, une vitesse maximale de 19 nœuds, les BPC se caractérisent par un pont d'envol continu de six « spots » (zones d'atterrissage dites « zones de poser »), permettant la mise en œuvre simultanée de six hélicoptères, et par un radier immergeable capable d'accueillir quatre chalands de transport de matériels ou deux engins sur coussin d'air.

Pour des raisons d'économies budgétaires, ces bâtiments, dont le premier est en chantier depuis cette année, seront construits selon des normes civiles dans le cadre d'une coopération industrielle entre DCN, maître d'œuvre de l'ensemble et des systèmes de combat, et les chantiers de l'Atlantique, responsables de la partie avant des bâtiments. Leurs moyens d'autodéfense seront, par conséquent, assez réduits : artillerie de petit calibre et missiles antiaériens Mistral, essentiellement. Ils comporteront également un hôpital embarqué. Le coût prévisionnel du programme est de 628 millions d'euros. Le projet de loi de finances pour 2003 contribuera à sa réalisation à hauteur de 59,73 millions d'euros d'autorisations de programme et de 103,76 millions d'euros de crédits de paiement.

Il est dommage qu'en parallèle de ce programme, rien ne soit prévu d'ici 2008 pour remplacer le bâtiment école *Jeanne d'Arc*, dont l'utilité n'est pas à démontrer mais dont le vieillissement rend l'entretien de plus en plus coûteux et incertain.

b) Le remplacement des frégates

D'ici une quinzaine d'années, 75 % des frégates de premier rang doivent avoir été renouvelées. Il s'agit, par conséquent, de l'une des priorités de la marine, dont le projet de loi de programmation militaire pour les années 2003-2008 a pris la juste mesure.

- Dans le domaine de la lutte antiaérienne, le programme de frégates Horizon permettra d'assurer la relève des bâtiments les plus anciens. Les conflits récents (guerre des Malouines, guerre du Golfe, conflits du Kosovo et opération *Héraclès*) ont montré que toute action extérieure sur un théâtre maritime nécessite la maîtrise de l'espace aérien. En un mot, comme l'exprime cette version revisitée d'un célèbre adage : « aide toi (d'une escorte antiaérienne), et le Ciel (la maîtrise du ciel)

t'aidera ». Depuis le retrait du service de la frégate lance missiles *Suffren*, le 1er avril 2001, la marine ne dispose plus que de trois frégates antiaériennes au lieu des quatre prévues par le modèle d'armée 2015. Or, ce format de quatre bâtiments antiaériens est minimal pour assurer la permanence de la protection du groupe aéronaval ou d'un groupe amphibie. A titre de comparaison, la Royal navy britannique maintient son objectif d'acquérir 12 frégates antiaériennes T45, similaires aux frégates franco-italiennes, dans le but d'assurer l'escorte de ses deux porte-avions futurs et pour peser systématiquement dans les opérations aéromaritimes à venir.

ÉVOLUTION DU PARC DE FRÉGATES ANTIAÉRIENNES

TYPE	BÂTIMENT	Date admission au service	Date prévisionnelle de retrait du service	Date prévisionnelle de remplacement
FLM	<i>Duquesne</i>	1970	2007	2008
FAA	<i>Cassard</i>	1988	Voir nota	Avant 2015
	<i>Jean Bart</i>	1991	Voir nota	Vers 2015

Glossaire : FLM : frégate lance missiles ; FAA : frégate antiaérienne.

Nota : les FAA Cassard et Jean Bart, dont la durée de vie théorique est de 30 ans, seront désarmées à l'entrée en service respective des frégates Horizon n° 3 et 4, aux alentours de 2015, en raison de l'obsolescence de leur système d'armes antiaérien, d'origine américaine.

Le programme de frégates Horizon, réalisé dans le cadre d'une coopération européenne, dont le Royaume-Uni s'est retiré en 1999, comporte deux volets :

— la réalisation à proprement parler des coques des bâtiments, effectuée en commun par DCN et les chantiers italiens Fincantieri, à raison de deux unités chacun ;

— le développement et la réalisation du système de combat PAAMS (*principal anti-air missile system*), auxquels le Royaume-Uni reste associé.

La construction de la première frégate destinée à la marine (*Forbin*) a débuté au printemps de cette année ; la livraison est prévue pour décembre 2006. La seconde (*Chevalier Paul*) sera opérationnelle en mars 2008. Le coût total du programme de ces deux frégates pour la marine est estimé à 1,9 milliard d'euros. Le projet de loi de finances initiales pour 2003 prévoit à cet effet 22,86 millions d'euros en autorisations de programme et 346,17 millions d'euros en crédits de paiement. Tenant compte des impératifs de renouvellement des frégates de la classe *Cassard*, le projet de loi de programmation militaire anticipera la commande d'un troisième bâtiment en 2007, pour une livraison en 2012.

• La flotte anti-sous-marine et les avisos devront eux-aussi inévitablement être renouvelés. Au regard du vieillissement avéré de ces bâtiments (la durée d'activité maximale de ce type d'unités est généralement planifiée pour une trentaine d'années), il s'avère évident qu'un programme de remplacement doit impérativement être mis en œuvre. Le concept de frégates multimissions (FMM) répond à une analyse industrielle et financière approfondie, qui tient compte de l'évolution du contexte stratégique. Pour faire face à l'importance du défi industriel et budgétaire (17 bâtiments de ce type devraient être construits pour un coût total de 5,18 milliards d'euros), il a été décidé d'organiser la production sur la base d'une

plate-forme unique, dont les fonctions seront dissociées entre la lutte anti-sous-marine (ASM) et l'action vers la terre (AVT). La cadence de construction avoisinera trois bâtiments tous les deux ans.

ÉVOLUTION DU PARC DES FRÉGATES ANTI-SOUS-MARINES ET DES AVISOS

TYPE	BÂTIMENT	Date admission au service	Date prévisionnelle de retrait du service	Date prévisionnelle de remplacement
F67	<i>Tourville</i>	1974	2008	2008
	<i>De Grasse</i>	1977	2009	2009
F70	<i>Dupleix</i>	1981	2011	2011
	<i>Montcalm</i>	1982	2012	2012
	<i>Jean de Vienne</i>	1984	2014	2014
	<i>Primauguet</i>	1986	2015	2015
	<i>La Motte-Picquet</i>	1988	2016	2016
	<i>Latouche-Tréville</i>	1990	2017	2017
A69	<i>SM Le Bihan</i>	1979	2002	Non remplacé
	<i>LV Le Hénaff</i>	1979	2009	2009
	<i>LV Lavallée</i>	1980	2010	2010
	<i>PML'Her</i>	1981	2011	2010
	<i>Cdt Blaison</i>	1982	2012	2012
	<i>EV Jacoubet</i>	1982	2012	2013
	<i>Cdt Ducuing</i>	1983	2013	2013
	<i>Cdt Birot</i>	1984	2014	2014
	<i>Cdt Bouan</i>	1984	2014	2015
	<i>Cdt L'herminier</i>	1985	2015	2016

Glossaire : A 69 : avisos.

À la condition de notifier une commande ferme au plus tard en 2003, la première livraison devrait intervenir en 2008. Huit exemplaires pourraient ainsi entrer en service d'ici 2010. Il est bien sûr prématuré de savoir si ce pari pourra être rigoureusement tenu, d'autant qu'une coopération franco-italienne entre DCN et les chantiers Fincantieri n'est pas à exclure. Les modalités pratiques de réalisation, telles qu'elles se dessinent, permettent de prévoir une optimisation des coûts de construction puis d'entretien. En outre, ces frégates devraient être servies par des équipages réduits, d'environ 95 membres.

Le projet de loi de finances initiale pour 2003 prévoit un montant d'autorisations de programme de 9,9 millions d'euros et une enveloppe de crédits de paiement s'élevant à 51,78 millions d'euros.

c) La nécessité d'un second porte-avions

Le PAN *Charles de Gaulle* ne peut à lui seul assurer la permanence du groupe aéronaval à la mer ; en effet, son niveau de disponibilité est de l'ordre de 60 % seulement. A titre d'illustration des contraintes qui en résultent, on se bornera à évoquer le retrait du bâtiment de la mer d'Arabie, fin juin 2002, qui s'est révélé nécessaire pour permettre des opérations d'entretien prévues de longue date et auxquelles il n'était pas possible de surseoir : remplacement des hélices, mise en conformité avec les dispositions anti-pollution de la convention MARPOL, installation d'un réseau intranet et amélioration de l'isolation acoustique. Par

ailleurs, le bâtiment subira d'autres opérations d'entretien d'une durée de six mois en 2003 et de dix-huit mois en 2006, pour cause de révision des chaudières nucléaires. A ces périodes d'indisponibilité pour entretien s'ajoutent les périodes d'exercices, qui sont indispensables à la requalification de l'équipage et des pilotes.

Autrement dit, entre 2006 et 2008, la marine ne sera pas en mesure de déployer le groupe aéronaval et d'affirmer, comme ce fut le cas au Kosovo ou en mer d'Arabie, la présence et l'implication françaises dans le monde. Pour éviter qu'une telle situation se renouvelle en 2012-2014, le projet de loi de programmation militaire 2003-2008 consacre 600 millions d'euros au financement des études de faisabilité d'un second porte-avions et au début de sa réalisation à partir de 2005.

Deux éventualités sont envisageables :

— une coopération avec les Britanniques, qui ont lancé un processus d'acquisition de deux porte-avions de 50 000 tonnes à propulsion classique d'ici 2012-2015 ; cela supposerait soit une profonde modification des paramètres techniques par rapport au PAN, car les Britanniques ont affiché leur préférence pour des avions F 35 à décollage court et atterrissage vertical, et ainsi une majoration des coûts d'entretien, soit une limitation réelle des domaines de coopération, essentiellement sur le mode de propulsion et peut-être le système d'armes, et donc des gains financiers relativement modestes ;

— un processus national fondé sur la reprise des caractéristiques techniques du *Charles de Gaulle*, avec une variante pour ce qui concerne son mode de propulsion ; il est ainsi admis que le coût d'un second porte-avions à propulsion classique avoisinerait 2 milliards d'euros, alors que celui d'un porte-avions à propulsion nucléaire s'élèverait à quelque 2,3 milliards d'euros.

Le projet de loi de programmation militaire n'arrête ni les spécificités techniques, ni les modalités industrielles de la construction d'un second porte-avions, mais la ministre de la défense a indiqué qu'une décision sera prise d'ici l'été 2003, sur la base des réflexions d'un groupe de travail. Cet échéancier, sous réserve qu'il soit respecté, est conforme à un objectif d'admission au service actif d'ici 2014.

3. La poursuite de la modernisation des forces sous-marines et de guerre des mines

La marine, par l'intermédiaire de la force océanique stratégique (FOST), met en œuvre la principale composante de la dissuasion. La sûreté de la FOST requiert des moyens de soutien direct ou indirect importants, qui reposent notamment sur les SNA et les forces de guerre des mines. Ces capacités d'action hors FOST interviennent également en appui d'autres composantes de la marine, groupes aéronaval ou amphibie. Toutes ces raisons expliquent qu'un profond renouvellement de ces équipements soit en cours (SNLE de nouvelle génération, modernisation des chasseurs de mines) ou envisagé (SNA Barracuda).

a) La continuité du programme des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins de nouvelle génération (SNLE-NG)

C'est au début des années soixante qu'a été décidée la constitution d'une composante océanique de la force de dissuasion, avec la création, en 1962, de l'organisation Cœlacanthe, qui reçut mandat de bâtir ce qui deviendra la FOST aux débuts des années soixante-dix. Le premier bâtiment de la FOST, le SNLE *Le Redoutable*, a appareillé pour sa première patrouille opérationnelle en 1972. Alors que, pendant la guerre froide, trois sous-marins patrouillaient simultanément, l'adaptation au nouveau contexte stratégique a conduit le Président de la République à réduire la FOST à quatre sous-marins, dont trois dans le cycle opérationnel, armés à deux équipages. Tandis qu'un premier assure une patrouille permanente, un deuxième est disponible à quai ou à la mer, en essais ou en entraînement, afin de pallier le risque d'une éventuelle avarie sur le premier. Quant aux deux derniers, ils sont en entretien, l'un de courte durée, l'autre de longue durée.

Ce sont donc quatre SNLE qui composent la FOST :

— deux d'entre eux, *L'Indomptable* et *L'Inflexible*, sont des sous-marins du type *Le Redoutable*, admis au service actif respectivement en 1976 et 1985 ;

— les deux autres sont des SNLE de nouvelle génération (SNLE-NG) ; *Le Triomphant*, prototype de la série a été admis au service actif en 1997, alors que *Le Téméraire* a rejoint la FOST en 1999. Ces sous-marins de nouvelle génération sont plus longs et beaucoup plus lourds que leurs prédécesseurs ; leur vitesse de déplacement est sensiblement supérieure.

A la fin de l'année 2004, *L'Indomptable* sera retiré après 28 ans de service opérationnel, pour céder la place au 3^{ème} SNLE-NG, *Le Vigilant*, actuellement en construction à Cherbourg. Ensuite, en 2010, *Le Terrible* achèvera la relève entre les deux générations de sous-marins lorsque *L'Inflexible*, en service depuis 1985, sera retiré de la FOST. Les quatre SNLE-NG auront coûté au total 13,9 milliards d'euros.

LE CALENDRIER DU PROGRAMME SNLE-NG

SNLE/NG	Commande	Essais officiels	Service actif
<i>Le Triomphant</i>	18 juin 1987	30 juin 1994	21 mars 1997
<i>Le Téméraire</i>	18 octobre 1989	28 juillet 1998	23 décembre 1999
<i>Le Vigilant</i>	27 mai 1993	décembre 2003	décembre 2004
<i>Le Terrible</i> (en version M 51)	28 juillet 2000	juillet 2009	juillet 2010

Pour le dernier SNLE-NG, le retour à l'échéance initiale de 2010, que la revue des programmes de 1998 avait ramenée à 2008, s'explique par des raisons financières : extrêmement contraint ces dernières années, le budget de la marine doit faire face au développement du programme et surtout à l'accroissement des coûts de maintien en condition opérationnelle des sous-marins. Il n'existe donc plus de marge de manœuvre, même si la prolongation de deux ans du service de *L'Inflexible* ne

pose pas de problème. Le Gouvernement a pris la mesure de l'enjeu puisque, dans le projet de budget pour 2003, les crédits inscrits pour le programme SNLE-NG et l'adaptation M 51 s'élèvent à 622,16 millions d'euros en autorisations de programme (+ 121,7 %) et à 302,49 millions d'euros en crédits de paiement (+ 8,6 %).

b) Les prémices du programme de sous-marins nucléaires d'attaque du futur (SMAF) Barracuda

Conformément au modèle d'armée 2015, la marine ne dispose plus que de six sous-marins d'attaque, de propulsion nucléaire. Le dernier sous-marin diesel, l'*Ouessant*, a été désarmé en 2001. Le programme de sous-marins nucléaires d'attaque du futur Barracuda, dont la phase de définition a été lancée en octobre 1998, vise à remplacer les six SNA de la classe du *Rubis*, modernisés au standard *Améthyste* (amélioration tactique, hydrodynamique, silence, transmissions, écoute), admis en service entre 1983 et 1993. Ces bâtiments ont une durée de vie de 30 ans et leur retrait du service devrait en toute logique s'échelonner entre 2010 et 2030.

Les SNA de nouvelle génération, comme leurs prédécesseurs, rempliront des missions de sûreté au profit du déploiement de la FOST et du groupe aéronaval. Ils pourront également mener des opérations de renseignement grâce à des capacités d'écoute et à la possibilité de mettre en œuvre des commandos de nageurs de combat. En 2015, ils seront dotés de moyens de frappe dans la profondeur, leurs tubes lance-torpilles pouvant lancer des missiles de croisière navals. D'un tonnage de 4 000 tonnes, ils pourront naviguer à une vitesse supérieure à 22 nœuds. Leur propulsion nucléaire leur conférera une autonomie de 70 jours.

Le premier Barracuda devait initialement être opérationnel en 2010, mais cette date a été repoussée de deux ans. D'ores et déjà, les études de faisabilité ont commencé, non sans mal semble-t-il, puisque le rapporteur a eu la confirmation que certains choix techniques auraient pu être moins coûteux. Il serait souhaitable, à l'avenir, d'associer davantage les membres d'équipage, qui ont l'expérience des bâtiments, aux phases de définition des composants des matériels : la mise en place d'équipes de suivi chargées de donner leur avis technique au service des programmes navals de la délégation générale pour l'armement (DGA) pourrait constituer en l'occurrence une initiative utile. A partir de 2012, le rythme des livraisons devrait être de l'ordre d'un sous-marin tous les deux ans. Le coût total du programme avoisine 5,4 milliards d'euros. Le projet de loi de finances initiale prévoit 160,27 millions d'euros d'autorisations de programme et 77,23 millions d'euros de crédits de paiement afin de financer les études de définition.

c) La modernisation des chasseurs de mines

La marine dispose d'une flotte de 13 chasseurs de mines tripartites (CMT), conçus avec la Belgique et les Pays-Bas, dont la mission première est d'assurer en permanence la sûreté du déploiement de la FOST. Ils participent également à la protection des approches des principaux ports français, au déminage de certaines zones hors métropole et assurent la sécurité des déplacements des bâtiments de guerre et des bateaux de commerce. La modernisation des CMT vise à valoriser

leurs capacités face aux mines les plus récentes, plus discrètes grâce à leur taille réduite, à l'emploi de matériaux absorbants et à leur forme furtive. La guerre du Golfe ayant révélé l'existence d'une nouvelle menace avec les mines de fond à faible indice de réflexion (des types Manta et Rockan), la technique du dragage de mines de façon aveugle et statique apparaît désormais définitivement caduque. La rénovation des CMT porte principalement sur l'acquisition de véhicules porteurs de sonars (PVDS), l'adjonction de nouvelles capacités d'exploitation des sonars, le remplacement du sonar détecteur de coque et diverses autres améliorations. Ces choix visent à maintenir le niveau de la marine dans un domaine d'intervention spécifique, pour lequel ses homologues européennes n'ont traditionnellement pas les mêmes capacités.

Les travaux de modernisation, qui doivent s'échelonner entre juillet 2001 et le milieu de l'année 2005, portent sur l'ensemble de la flotte de CMT, qui se répartit en trois versions de chasseurs (les types *Eridan*, *Sagittaire* et CMT franco-belge). La première livraison d'un CMT modernisé est intervenue en juin de cette année. Le coût total du programme est estimé à 136 millions d'euros pour un coût unitaire récurrent de 7,4 millions d'euros.

4. Les autres programmes d'équipement

Dans ce domaine comme dans les autres, les acquisitions et les innovations se poursuivent. Le tableau ci-après en offre un aperçu.

LES PRINCIPAUX PROGRAMMES CONCERNANT LA MARINE (hors construction de bâtiments)

(en millions d'euros)

		LFI 2003	
		AP	CP
M 51		220,71	561,1
ASMPA		3,54	9,36
SCALP EG	Total	20,28	121,64
dont Marine		4,28	6,51
Missile de croisière naval		1,0	12,0
FSAF	Total	30,2	81,38
SAAM (24 missiles)		12,8	0,34
PAAMS*		95,4	81,94
Missiles MICA	Total	426,38	79,32
dont Marine (60 missiles)		131,78	17,5
Rafale Marine		265,1	250,4
NH 90	Total	97,07	139,71
dont Marine		50,00	88,26

* PAAMS : Principal anti-air missile system.

(Système de défense anti-aérienne destiné aux frégates Horizon)

Les équipements de la marine ne se résument pas qu'aux bâtiments. Ces plates-formes, de plus en plus sophistiquées, intègrent désormais des armements qui déterminent la puissance d'ensemble. Dans le cas du groupe aéronaval, les vecteurs de ces armements sont les avions de combat de l'aéronavale ; pour les autres bâtiments, il s'agit essentiellement de missiles ou de torpilles.

a) *Le renouvellement des appareils de l'aéronautique embarquée*

Comme d'autres composantes de la marine, l'aviation embarquée présente une moyenne d'âge assez élevée. D'ici 2015, son renouvellement aura presque été complet avec la constitution des flottilles de Rafale et la livraison des NH 90. Encore faut-il, néanmoins, que les calendriers de livraison, qui ont déjà été fortement rééchelonnés, soient respectés.

- Le programme d'avion polyvalent Rafale doit permettre de remplacer progressivement trois types d'appareils employés par la marine : le Super Etendard (attaque au sol, en service), le Crusader (chasse, retiré du service) et l'Etendard IV P (reconnaissance, retiré du service). Le modèle d'armée 2015 prévoit une dotation de 60 appareils pour l'aéronavale, en trois versions : les standards F1 (interception aérienne), F2 (chasse et attaque au sol) et F3 (chasse, air-sol, reconnaissance et bombardier nucléaire).

La constitution des flottilles de Rafale a été souvent malmenée par des reports de commandes et de livraisons en raison de contingences budgétaires. Depuis 1997, 25 appareils ont été commandés en trois fois ; 18 exemplaires supplémentaires, dont 17 en version biplace, le seront au cours de l'année à venir. Treize nouveaux appareils seront commandés en 2003. Alors que la première flottille de 9 Rafale standard F1 sera déclarée opérationnelle fin 2002, les flottilles aux standards F2 et F3 entreront respectivement en service en 2007 et 2010. La marine souhaitait équiper les deux tiers de ses 60 appareils en version biplace et, si possible, la totalité des avions du standard F2. Le calendrier pourrait *a priori* être tenu, mais à la condition qu'aucune dérive financière ou technique ne vienne perturber cette programmation. C'est pourquoi les objectifs ont été réorientés vers un partage entre 25 versions monoplace et 35 exemplaires biplaces, dont les premières livraisons interviendraient à l'horizon 2008. Le projet de loi de finances pour 2003 consacre à ce programme un montant d'autorisations de programme de 265,1 millions d'euros et des crédits de paiement qui s'élèvent à 250,4 millions d'euros. Il manquera cependant 848 millions d'euros d'autorisations de programme, qui devront être couvertes en loi de finances rectificative.

- Les Super Etendard modernisés demeureront les seuls avions de projection de puissance de la marine, dans l'attente des standards F2 puis F3 du Rafale. La modernisation au standard 4 des 52 Super Etendard, dérivés de l'Etendard IV M, qui a été conçu et développé il y a près de trente ans, puis le passage de 35 d'entre eux au standard 5 (par adjonction d'un pod Damoclès fin 2002) permettra à l'aéronavale d'assurer la transition pour un coût global de transformation estimé à 260 millions d'euros. Le standard 4 permet aux Super Etendard de mettre en œuvre une capacité autonome de renseignement (création d'un châssis de reconnaissance équipé d'un capteur électro-optique et

d'une caméra panoramique), tout en améliorant leur système d'autoprotection. Au standard 5, dont les premières livraisons interviendront l'année prochaine, les appareils bénéficieront de capacités d'attaque de nuit, d'une adaptation de leurs systèmes d'autoprotection pour le bombardement à haute altitude et d'améliorations concernant leur système de navigation, les performances du radar ainsi que celles de leurs systèmes de communication. Ces opérations permettront de maintenir en service les Super Etendard standard 5 jusqu'en 2011.

- La marine a également entrepris des revalorisations de son groupe aérien embarqué et ses appareils de patrouille et de surveillance maritime. Un renfort de capacités interviendra en 2003 avec la livraison du troisième avion de guet Hawkeye et la remise à niveau des deux premiers appareils en service. S'agissant des Atlantique 2 (ATL 2) de patrouille maritime, dont la production de série a débuté en 1984, la mise en service de la baie Comint (moyen de guerre électronique du type *communication intelligence*) *Pelican* est prévue en 2003 ; les ATL 2 seront également modifiés à la fin de l'année 2002, afin d'intégrer la torpille MU 90. A plus long terme, il conviendrait de favoriser une coopération avec l'Allemagne et l'Italie, dont les Atlantic 1 devront être renouvelés à partir de 2007-2008, pour remplacer ce type d'appareil. Enfin, les quatre Falcon 50 M de surveillance maritime bénéficieront de capacités nouvelles, notamment en matière de détection des nappes d'hydrocarbures.

- Enfin, pour ce qui concerne les équipements hélicoptérés, la version navale du NH 90 (*nato frigate helicopter* -NFH) permettra à la marine de remplir des missions de lutte anti-sous-marine et anti-surface. Cet hélicoptère pourra également accomplir des actions de soutien d'alerte avancée, de recherche et de sauvetage. Un tel programme a vocation à remplacer les Super Frelon, puis les Lynx, par un seul hélicoptère bi-turbine de la classe des 9-11 tonnes. Le 30 juin 2000, la France a signé un contrat d'industrialisation et la commande ferme de 27 exemplaires pour la marine, en deux variantes : 13 hélicoptères de soutien et 14 de combat. L'évaluation du besoin augure d'une commande ultérieure d'appareils supplémentaires. L'échéancier des livraisons a dû être revu à la baisse pour des considérations budgétaires : un seul appareil sera livré en 2005, et non trois, comme initialement prévu ; ensuite, deux exemplaires seront livrés chaque année jusqu'en 2018, au lieu de quatre par an jusqu'en 2011. Le coût de ce programme est estimé à 1 731,8 millions d'euros. A ce titre, 50 millions d'euros d'autorisation de programme et 88,26 millions d'euros de crédits de paiement sont inscrits dans le projet de loi de finances initiale pour 2003.

b) Les armements

Composante désormais aussi importante que les plates-formes navales, les armements sont de plus en plus perfectionnés et, par là même, de plus en plus coûteux. Alors que la durée de vie d'un bâtiment est relativement longue, celle de ses composants électroniques et de ses systèmes de combat peut rapidement être dépassée. Il faut donc leur consacrer sans arrêt de lourds investissements.

- Au premier plan de ces systèmes d'armes figure le programme de missiles « *famille sol-air futur* » (FSAF), mené conjointement par la France et l'Italie pour

équiper leurs forces armées de systèmes de défense aérienne modernes. Il comprend un système d'autodéfense missile (SAAM) pour les marines française et italienne et un système de défense de zone sol-air moyenne portée/terre (SAMP/T) pour les armées de terre et de l'air françaises et l'armée de terre italienne. De fait, le SAAM s'apparente à un système d'armes de courte portée, à capacités multicibles, destiné à être embarqué sur des bâtiments de surface de tonnage supérieur à 2 000 tonnes, pour leur autodéfense antiaérienne, y compris contre les missiles antinavires. Il comprend une conduite de tir basée sur un radar multifonctions, un système de lancement vertical et des missiles Aster 15. Le premier bâtiment de la marine équipé de ce système est le porte-avions nucléaire *Charles de Gaulle*. Il est envisagé d'en doter également les futures frégates multimissions.

Les frégates antiaériennes ne seront pas dotés du SAAM, mais du « *principal anti-air missile system* » (PAAMS). Mené en coopération franco-italo-britannique, ce programme confère aux unités qui en sont dotées une capacité de défense des bâtiments navigant à leur proximité contre des missiles aérodynamiques supersoniques. Les nouvelles générations de missiles mer-mer volant à une vitesse supersonique (Mach 2 ou Mach 3) à dix mètres au-dessus de la mer avec des changements de trajectoire accroissent la vulnérabilité des actuelles frégates antiaériennes, dont les armements (missiles Tartar et Mistral) ne suffiront plus à parer cette menace efficacement. Le PAAMS comprend une conduite de tir basée sur un radar multifonction, six lanceurs verticaux et 48 missiles Aster 15 et 30 tirés à partir des lanceurs verticaux. Un tel système peut contrer simultanément une attaque reposant sur des aéronefs et des missiles supersoniques. Le PAAMS est ainsi en mesure de traiter 12 cibles en même temps et il peut effectuer des interceptions de missiles ou d'appareils dans un rayon de 70 kilomètres. En 2000, 60 missiles Aster ont été commandés pour un objectif total de 80 Aster 15 et 160 Aster 30. Les livraisons seront effectuées à partir de la mi-2005. Le coût prévisionnel du développement et de la fabrication de deux systèmes PAAMS avec 120 munitions Aster s'établit à 630 millions d'euros. Au titre de l'exercice budgétaire 2003, 95,4 millions d'euros sont inscrits en autorisations de programme et les crédits de paiement s'élèvent à 81,93 millions d'euros.

• Depuis juillet 2000, les états-majors et les bureaux d'études des industriels réfléchissent à la possibilité de mettre au point un missile de croisière naval. A la différence de leurs homologues américains ou britanniques, les SNA français et les frégates de premier rang ne peuvent pas tirer de missiles de croisière vers la terre. La mise en service d'armements à bord des frégates de nouvelle génération (FMM-AVT), en 2011, et des sous-marins d'attaque du futur, à partir de 2015, permettra à la France de disposer d'une nouvelle capacité d'affirmation diplomatico-militaire, en déployant des lanceurs à grande distance de la métropole. La plate-forme navale élargit le domaine d'emploi du missile de croisière du fait de l'allonge et de la permanence sur zone, qui complètent les qualités particulières à cette arme. La vulnérabilité des bâtiments est limitée à l'égard des armes de destruction massive et quasiment nulle face aux défenses sol-air adverses. Le maintien à proximité du théâtre d'une plate-forme navale permet d'affirmer la permanence d'une vigilance et d'une détermination à frapper de nouveau en cas de menace avérée. Cependant, les échéances ne pourront être respectées que si une première commande d'au moins 250 missiles intervient d'ici 2006, au plus tard, comme le prévoit le projet de loi de

programmation militaire. Le projet de loi de finances pour 2003 engage les premiers financements de ce projet important, à hauteur de 1 million d'euros d'autorisations de programme et 12 millions d'euros de crédits de paiement.

- La torpille légère MU 90, qui est issue des programmes italien A 290 et français Murène, est la première torpille légère moderne de conception européenne, les marines recourant auparavant à la MK 46 américaine. Un accord de coopération franco-italien a été signé en 1991 ; le développement étant achevé, la production a commencé. L'Allemagne est également associée au programme, car STN/ATLAS fabrique le moteur de cet armement. La MU 90 équipera plusieurs vecteurs aériens (ATL 2, NH 90). Grâce à ses spécificités en matière de modulation de vitesse, elle peut adopter des profils d'attaque complexes, avec des approches discrètes à basse vitesse suivies par une trajectoire finale foudroyante. Son autoguidage acoustique lui permet d'opérer comme un missile. Une première commande globale franco-italienne de 500 exemplaires, dont 300 pour la France, a été notifiée en janvier 1998 ; la marine allemande, quant à elle, a commandé 285 MU 90. Les 50 premières livraisons à la marine nationale sont intervenues en 2001 et 50 exemplaires supplémentaires ont été livrés cette année. Le projet de loi de finances initiale pour 2003 prévoit une nouvelle dotation de 50 exemplaires pour l'année à venir, financée par 44,2 millions d'euros de crédits de paiement. Quand la première commande aura été honorée, 150 exemplaires supplémentaires seront achetés en 2006.

- Pour maintenir la capacité de frappe à la mer de la marine, il convient d'envisager d'autres efforts de modernisation et d'acquisition, dès les premières années d'exécution de la loi de programmation 2003-2008. Le premier de ces efforts devrait concerner les missiles anti-surface de la famille des Exocet, dont la durée de service a été prolongée jusqu'à l'horizon 2020, à la suite de la décision intervenue au terme de l'exercice 1999, de suspendre le développement du missile anti-navire futur (ANF). Cette capacité de frappe pourrait ne pas être affectée, à la condition de développer une adaptation des Exocet aux nouveaux porteurs que seront les frégates Horizon et multimissions. Tout en conservant des qualités de base qui lui ont assuré de réels succès à l'exportation, l'Exocet a néanmoins vu ses performances contestées par des missiles anti-navires plus récents (Harpoon II de Boeing et RBS 15 MK 3 de Saab). Dans ces conditions, il s'avère sans doute nécessaire de revoir l'avionique et la propulsion des Exocet. Une partie des stocks actuellement détenus devrait d'ailleurs faire l'objet d'une rénovation concernant le maintien en de bonnes conditions d'emploi des blocs de poudre.

En outre, il semble nécessaire d'étudier la possibilité de doter les hélicoptères et certains bâtiments de la marine d'un armement anti-navire léger. Il s'agit, en fait, de garantir leurs capacités d'appui-feu, de jour comme de nuit, tout en leur octroyant les moyens de contrer efficacement certaines actions adverses, qui peuvent être destructrices, notamment à partir de petites vedettes rapides et manœuvrantes dont disposent, à présent, de nombreux pays, voire certaines organisations terroristes ou criminelles, comme l'a prouvé l'attentat contre le croiseur *USS Cole* au Yémen, le 23 octobre 2000.

III. — L'ENVIRONNEMENT ET LES MISSIONS DE SERVICE PUBLIC DE LA MARINE

La marine n'a pas seulement une vocation militaire, puisqu'elle exerce également des missions de service public qui relèvent de l'action de l'Etat en mer et dont l'importance est trop souvent méconnue. Le soutien des bâtiments, les infrastructures et le cycle de maintenance ne sont non plus pas toujours envisagés avec autant d'intérêt qu'ils le devraient. Il y va pourtant du bon fonctionnement d'ensemble d'une armée pour laquelle le soutien est primordial. Le rapporteur y consacrera donc quelques développements.

A. LES PROFONDES EVOLUTIONS DE L'ENTRETIEN ET DE LA CONSTRUCTION NAVALE

Les capacités opérationnelles de la marine, si elles dépendent au premier chef de la qualité de ses personnels et de ses équipements, reposent également sur l'organisation et la fiabilité de la chaîne de soutien des bâtiments dans les ports. Dans ce domaine comme dans les autres, la professionnalisation a engendré des exigences nouvelles, liées à la modernisation et à l'adaptation des infrastructures. En outre, dans un objectif d'efficacité accrue, la marine a entrepris de contractualiser l'ensemble des prestations qu'elle finance. Cette décision de clarification des relations avec ses prestataires, au premier rang desquels figure DCN, s'inscrit dans le contexte plus général de la mutation de l'outil industriel étatique, dont la transformation en société nationale n'est sans doute pas la dernière péripétie, puisque les regroupements en cours à l'échelle européenne laissent présager des évolutions ultérieures. La marine se prépare fort judicieusement à traiter avec des chantiers industriels, dont l'Etat ne serait plus forcément l'actionnaire de référence, conformément à nombre de ses homologues européennes.

1. Les infrastructures et le soutien des forces

Le soutien des bâtiments et les infrastructures portuaires sont trop souvent considérés comme secondaires, alors qu'ils participent au même titre que les équipages et les bâtiments à l'efficacité de la marine. A plus forte raison, ils déterminent pour une bonne part les conditions de travail de marins professionnels. D'importants travaux ont été engagés dans les infrastructures et une réforme d'ampleur de la gestion de l'entretien des matériels, à la suite de la mise en place du service de soutien de la flotte (SSF), est en cours. De telles démarches vont assurément dans le bon sens.

a) L'effort à réaliser sur les infrastructures dans les prochaines années

Un double effort de rénovation et de rationalisation des installations et infrastructures portuaires devra être maintenu, au long de la décennie en cours. La réduction du format de la marine s'est traduite en métropole par une concentration des bâtiments sur les deux ports principaux, Brest et Toulon. La restructuration de DCN a également eu d'importantes incidences domaniales pour les activités

militaires et industrielles au sein des arsenaux. A cela s'ajoutent l'adaptation des logements aux nécessités de confort minimum induites par l'exigence de fidélisation des engagés, ainsi que les aménagements indispensables à l'entretien et au soutien du PAN dans son port-base.

- Pour ce qui concerne les conditions de vie des militaires, la marine a engagé, en 2001, un vaste plan de réhabilitation des casernements d'ici 2006, pour 76 millions d'euros. En 2003, 15 millions d'euros permettront de financer de nouveaux investissements. L'objectif est de 6 800 lits aux nouveaux standards en 2006. Tous les ports-base sont concernés.

D'importants travaux dans les infrastructures portuaires restent à mener jusqu'à leur terme. Ainsi, à Brest, l'implantation du SSF implique le réaménagement de locaux existants, pour 10 millions d'euros. Elle s'accompagne d'un déplacement du service des travaux maritimes et du service d'approvisionnement de l'ordinaire. En outre, des travaux doivent permettre de résoudre les problèmes de stabilité des bassins n° 2 et 3. Le port de Toulon est, quant à lui, marqué par la création d'un poste de commandement unique de base navale, qui supervise désormais l'ensemble des activités militaires, à proximité immédiate de l'état-major. Par ailleurs, la remise en état de la grande jetée se poursuit, la dernière opération de ce genre sur cet ouvrage remontait à 1955. La réorganisation de la base navale de Cherbourg autour du bassin *Charles X* continue ; 11 millions d'euros y sont consacrés. La réalisation d'une grande digue à vocation autant civile que militaire bénéficiera de financements conjoints du ministère de l'équipement, des transports et du logement, de la marine, qui supportera en outre une charge d'entretien annuelle supérieure à 1,4 million d'euros, et des collectivités locales. Outre-mer, les redéploiements opérés dans les forces ainsi que le non remplacement des bâtiments mobiles exigent l'achèvement en 2003 des aménagements et de la création d'ateliers d'entretien naval dans la base de Port-des-Galets (Réunion). Ces mêmes opérations devront être terminées d'ici la fin de l'année 2002 à Fort de France (Martinique).

En vertu du protocole état-major/DGA/DCN du 28 septembre 2000, certaines installations techniques provenant du patrimoine de l'ex-DCN étatique et situées dans les ports de Toulon et de Brest, Ile Longue comprise, ont été transférées à la marine nationale, à savoir : les installations nucléaires à terre (INAT) ; les pyrotechnies principales et leurs annexes (Guenvenez, Térénez, St-Nicolas, Tourris, Fontvieille) ; les équipements des quais et bassins (grues, appareils de manœuvre, libres de tins, stations de pompage, portes de bassin) ; les réseaux électriques (production et distribution).

La prise en charge de ces installations suppose des opérations de mise à hauteur de sécurité (MHS), de maintien en condition opérationnelle (MCO) et d'investissement, toutes liées à l'adaptation opérationnelle. Un effort financier important est donc à prévoir durant la prochaine décennie pour réaliser notamment les travaux de MHS des équipements des bassins, des bâtiments pyrotechniques de Toulon (ateliers de visite et bâtiments de stockage), des installations industrielles de l'Ile Longue, mais aussi d'adaptation de l'infrastructure nucléaire à Brest pour le soutien des chaufferies nucléaires embarquées à bord des sous-marins. Il s'agira, en l'occurrence, de construire à l'Ile Longue une nouvelle piscine de stockage pour

combustible nucléaire, pour un coût supérieur à 45 millions d'euros, et d'adapter le site du bassin n° 10 des SNLE-M4 aux indisponibilités périodiques pour entretien et réparations (IPER) des sous-marins nucléaires d'attaque existants et futurs, le coût prévisionnel de ces travaux s'élevant à 63 millions d'euros ; sur ce dernier point, il serait temps qu'une décision intervienne rapidement au sujet de la localisation définitive de l'escadrille des SNA, car un éventuel transfert à Brest, sans doute nécessaire pour l'entretien des Barracuda, nécessiterait trois ans de préavis. Le tableau ci-après détaille l'estimation du besoin financier induit par ces différents projets sur la période 2002-2006.

**ÉVOLUTION DU COÛT DES TRAVAUX DE MHS ET DE MCO SUR LES
INSTALLATIONS DE LA MARINE D'ICI 2007**

(en millions d'euros)

Opérations	2003	2004	2005	2006	2007
Mise à hauteur de sécurité (MHS) et investissements	76	135	35	35	35
Maintien en condition opérationnelle (MCO)	37	31	31	30	30
TOTAL	110	166	66	65	65

En outre, le changement de statut de DCN aura de nouvelles conséquences pour la marine en ce qui concerne les infrastructures portuaires. La remise à niveau des installations nouvellement transférées pourrait représenter un surcoût de 193 millions d'euros. Le financement des déménagements liés aux restructurations de DCN et à la redistribution des emprises avoisinera certainement 57 millions d'euros.

- En ce qui concerne les installations de l'aéronavale, l'aménagement des infrastructures de Landivisiau, Lann-Bihoué, Lanvéoc-Poulmic, Nîmes-Garons et Hyères devrait se poursuivre au cours de l'année 2003. L'essentiel des efforts portera sur les installations d'Hyères, pour un peu moins de 3,9 millions d'euros, en vue de préparer le transfert des hélicoptères Lynx et Super Frelon qui étaient auparavant basés à Saint-Mandrier. Sur l'ensemble des bases, des travaux de casernement et de confort de vie ont été entrepris, ainsi qu'un certain nombre de renforcements des conditions de protection des installations. Des réaménagements ont parfois été rendus nécessaires afin d'optimiser l'accueil de matériels nouveaux (Falcon 50 M, notamment). Au total, en incluant les opérations qui doivent être effectuées sur des infrastructures situées outre-mer et le maintien en condition opérationnelle sur base des brins d'arrêt, qui servent à l'entraînement des pilotes, le montant des crédits de paiement nécessaires à l'ensemble des travaux s'élève à 8,847 millions d'euros en 2003.

b) Un service de soutien de la flotte (SSF) désormais opérationnel

Le taux de disponibilité de la flotte, qui illustre la capacité de la marine à remplir ses missions, est bien inférieur à l'objectif de 80 % puisqu'il se situait, pour l'année 2001 et le premier trimestre 2002, à 56 % seulement. La marine espère redresser le niveau de disponibilité de ses bâtiments à 66 % en 2003. Le tableau suivant illustre cette dégradation par catégories de bâtiments.

**ÉVOLUTION DE LA DISPONIBILITE DES MATERIELS MAJEURS
DE LA MARINE, DE 1997 A 2002**

PARCS	1997	2002 ⁽¹⁾
Porte-avions	64,5 % ⁽²⁾	89,0 % ⁽³⁾
Porte-hélicoptères	58,0 %	65,0 %
Transports de chalands de débarquement	85,1 %	54,3 %
Frégates lance-missiles et antiaériennes	78,9 %	40,4 %
Frégates anti-sous-marines	74,1 %	51,9 %
Frégates <i>La Fayette</i>	87,2 %	71,1%
Avisos A 69	88,6 %	59,2 %
Chasseurs de mines	86,4 %	52,2 %
Pétroliers-ravitailleurs	77,7 %	85,1 %
Sous-marins nucléaires d'attaque	69,9 %	38,8 %
Super Etendard modernisés	65,0 %	64,0 %
Atlantique 2	70,0 %	60,0 %
Lynx	74,0 %	53,0 %
Panther	69,0 %	61,0 %

⁽¹⁾ Chiffres portant sur le premier semestre, sauf pour le porte-avions (calcul jusqu'au 2 septembre).

⁽²⁾ Chiffres qui concernent le Foch, retiré du service actif en 1998.

⁽³⁾ Chiffres qui concernent le porte-avions Charles de Gaulle, admis au service actif le 18 mai 2001.

Source : ministère de la défense.

Le rapporteur a déjà eu l'occasion de souligner qu'une telle situation n'est pas acceptable et d'en expliquer les causes ⁽³⁾. Plus du tiers des indisponibilités des bâtiments est lié à des difficultés d'approvisionnement de rechanges et à des délais excessifs de passation des marchés. C'est la raison pour laquelle le SSF a été créé par le décret n° 2000-585 du 28 juin 2000. Sa mise en place visait aussi à remédier aux redondances de l'organisation antérieure, qui partageait la responsabilité du maintien en condition des bâtiments entre différentes autorités de la marine et la DGA. Constitué d'une direction centrale à Paris et de directions locales dans les ports de Brest et de Toulon, il dispose d'effectifs qui s'élevaient, début septembre 2002, à 1011 personnes, parmi lesquelles on dénombrait : 232 cadres, dont 136 issus de la marine, 252 officiers marinières et 410 personnels à statut ouvrier ou fonctionnaires de niveau 3.

En ce qui concerne l'exercice de ses missions, le SSF supervise la maintenance, qu'elle soit effectuée par les éléments des forces maritimes, les ateliers militaires de la flotte, les bâtiments de soutien, ou l'industrie ; la mise en place par type de bâtiments d'équipes responsables du suivi des travaux constitue la principale innovation apportée par le SSF, dans la mesure où désormais les équipages, les autorités organiques et les industriels disposent d'un interlocuteur identifié. Le SSF a également pour objectif d'assurer le soutien logistique du matériel naval et des munitions, de l'approvisionnement et la réparation des équipements jusqu'au ravitaillement des formations. C'est dans cette optique qu'il est chargé de récupérer progressivement la fonction achat, la gestion et la délivrance des stocks de rechanges, assurées auparavant par DCN. Une centralisation des bases de données est en cours afin d'améliorer le suivi et le retour d'expérience. Tout cela aura un coût : de l'ordre de 16 millions d'euros pour la remise à niveau des infrastructures

⁽³⁾ Voir à ce sujet le rapport d'information n° 3302, déjà mentionné.

d'accueil des rechanges. S'il est désormais opérationnel, le SSF est un organisme encore trop récent pour pouvoir pallier toutes les difficultés rencontrées dans la gestion de l'entretien programmé des bâtiments. Certains de ses personnels, récemment recrutés, ont à peine eu le temps de se familiariser avec leur fonction. Cela explique sans doute certains des retards encore constatés dans la contractualisation des opérations de maintenance, même si les causes des difficultés rencontrées résident bien davantage dans le formalisme administratif qui s'applique à la gestion du maintien en condition opérationnelle des bâtiments.

Les contraintes d'engagement des crédits votés sont telles que les financements ne sont réellement à la disposition des forces que six mois de l'année ; le ministère de l'économie, des finances et de l'industrie a beau jeu, par la suite, de critiquer la sous-consommation des crédits de la défense. De plus, les règles du code des marchés publics ne sont pas adaptées ; à défaut d'une modification qui serait nécessaire, une interprétation favorable peut améliorer grandement la situation, à l'exemple de la position du Trésorier payeur général du Var qui, lors des opérations en mer d'Arabie, a assimilé les approvisionnements des bâtiments de guerre à des achats uniques indépendants des prestations récurrentes. Cependant, cette interprétation est tacite et il serait très souhaitable que le ministère de l'économie, des finances et de l'industrie confirme par voie de circulaire que le soutien d'une opération militaire donnée constitue un ensemble unique de prestations, au sens de l'arrêté du 13 décembre 2001, définissant la nomenclature prévue aux II et III de l'article 27 du code des marchés publics.

2. Les mutations en cours de l'environnement industriel

Trois chantiers navals français exercent actuellement une activité de construction de navires militaires : les chantiers de l'Atlantique/Alstom Leroux naval (groupe Alstom), les constructions mécaniques de Normandie (CMN) et DCN (ancienne direction des constructions navales). Seul ce dernier occupe une place significative sur le marché. Pénalisés jusqu'à présent par son statut d'administration, ils ont transformé son mode de gestion et noué quelques partenariats. Sa participation aux regroupements européens suppose des réformes ambitieuses ; le changement en société nationale au 1^{er} janvier 2003 constitue à cet égard un préalable qui va dans le bon sens, même s'il faudra sans doute aller plus loin pour établir de solides coopérations au niveau européen.

a) La transformation du statut de DCN

Au 1^{er} janvier 2003, DCN ne sera plus un service administratif du ministère de la défense. L'article 78 de la loi de finances rectificative pour 2001 ⁽⁴⁾ prévoit notamment la clôture du compte de commerce n° 904-05 « *constructions navales de la marine militaire* » et son remplacement par une entreprise nationale « *régie par le code du commerce, dont le capital est détenu en totalité par l'Etat* », ainsi que la signature d'un contrat pluriannuel entre l'Etat et DCN, qui fixera leurs relations financières, les objectifs économiques et sociaux de l'entreprise et un certain niveau

(4) Loi n° 2001-1276 du 28 décembre 2001.

de commandes du ministère de la défense en contrepartie. Des garanties statutaires pour les ouvriers d'Etat et les fonctionnaires civils et militaires actuellement employés par DCN ont également été votées. Une « société de préfiguration », DCN développement, a été créée fin janvier 2002, afin de préparer le transfert des actifs et les conditions juridiques de l'entrée en activité de l'entreprise nationale. Par ailleurs, les modalités de mise à disposition des personnels civils et militaires de l'Etat ont été précisées par le décret n° 2002-832 du 3 mai 2002. Les personnels recrutés par DCN à compter du 1^{er} janvier 2003 relèveront d'une convention collective. En revanche, le contrat pluriannuel, qui doit être signé au plus tard à la fin du premier trimestre 2003, n'a pas encore été rendu public.

La société nationale DCN ne sera plus soumise aux contraintes administratives et juridiques, au code des marchés publics notamment, qui entravaient le bon déroulement de son activité industrielle du temps de son statut d'administration. Sous réserve que les recrutements nécessaires en cadres et en main-d'œuvre qualifiée interviennent rapidement, ses prestations, notamment dans le domaine de l'entretien de la flotte, devraient donc s'améliorer et correspondre davantage aux exigences contractuellement définies avec la marine ⁽⁵⁾. Reste que la société DCN sera soumise à la TVA et aux impôts locaux, ce qui se traduira par des surcoûts, de l'ordre de 700 millions d'euros sur cinq ans, soit un peu plus que la valeur de deux frégates multimissions ⁽⁶⁾, et donc une diminution du pouvoir d'achat de la marine ; c'est pourquoi le respect d'une certaine neutralité fiscale est nécessaire. L'imputation indirecte du poids financier des réformes de DCN sur le titre V, *via* le fonds d'adaptation industrielle ⁽⁷⁾, ne saurait perdurer ; il est à souhaiter que l'entreprise acquière rapidement un niveau de compétitivité suffisant pour redresser sa situation financière sans porter préjudice au montant des crédits d'équipement de la marine. Au regard de son plan de charge à l'exportation, elle en est capable.

b) Les restructurations du secteur de la construction navale en Europe

Jusqu'à présent, les chantiers navals militaires ont été restructurés sur des bases nationales, alors que les industriels de l'électronique et des systèmes de défense ont largement engagé un processus d'alliances européennes. Les restructurations du secteur de la construction navale ont pris la forme de privatisations, d'abord en Allemagne et au Royaume-Uni. Cette première phase a conduit à l'émergence de deux modes d'organisation industrielle en Europe :

— le regroupement de chantiers navals intégrant l'ensemble des fonctions de conception des bâtiments et d'intégration des systèmes d'armes, comme en atteste le rapprochement des chantiers Blohm und Voss, spécialisés dans les navires

(5) Voir à ce sujet le rapport d'information n° 3302, déjà mentionné.

(6) Une stricte application du code général des impôts aux contrats en cours pourrait conduire à un rappel de TVA sur la totalité de leur valeur, et non sur les montants restant à payer. Les sommes dues par la marine seraient en ce cas bien supérieures à 199 millions d'euros chaque année.

(7) Il est actuellement doté à hauteur de 67,5 millions d'euros.

de surface, avec Howaldtswerke Deutsche Werfte (HDW), au premier rang européen de la construction de sous-marins, en Allemagne ;

— le rachat de chantiers navals cantonnés à des fonctions de réalisation des coques par des entreprises d'électronique de défense, ce qui s'est produit au Royaume-Uni, BAe Systems possédant les chantiers britanniques de Barrow-in-Furness, Yarrow Shipbuilders et Govan.

Ainsi, les électroniciens de défense, Thales et BAe Systems, sont devenus des intervenants majeurs du fait de l'importance croissante des systèmes de combat dans les navires militaires de nouvelle génération, puisqu'ils représentent 50 % du coût des navires. Néanmoins, les chantiers navals restent des acteurs clés du marché, ne serait-ce que pour assembler les différentes parties des bateaux.

Aujourd'hui, le mouvement de restructuration du secteur de la construction navale militaire en Europe n'est pas terminé. HDW est désormais contrôlé à 75 % par le fonds de pension américain One Equity, qui pourrait revendre ses parts à Northrop Grumman ou General Dynamics ; l'autre grand chantier naval allemand, Blohm und Voss, n'est pas non plus à l'abri d'une évolution de son actionariat. Enfin, Izar, avec qui DCN a conclu une alliance industrielle stratégique pour la fabrication du sous-marin d'attaque à propulsion classique Scorpène, mais qui est également lié à Lockheed Martin dans le domaine des bâtiments de surface, et Fincantieri, avec qui DCN réalise les frégates Horizon, seront prochainement privatisés. Dans ce contexte, la coopération commerciale de DCN avec Thales, *via* la filiale Armaris, doit pouvoir s'ouvrir à d'autres industriels, qu'ils soient français (les Chantiers de l'Atlantique, Technicatome) ou européens (Fincantieri, Izar).

B. L'ADAPTATION AUX BESOINS DE LA SAUVEGARDE MARITIME

Les missions de service public, qui représentent 17 % de l'activité de la marine, recouvrent des domaines d'action disparates : surveillance des côtes et protection des approches maritimes, lutte contre les pollutions, recherche et sauvetage en mer, hydrographie. Cette implication de la marine se justifie à plusieurs titres : elle seule dispose de moyens hauturiers capables d'intervenir dans des conditions difficiles ; elle possède en outre les compétences juridiques nécessaires pour agir partout dans les eaux territoriales. Comme pour l'accomplissement de ses missions opérationnelles, la marine doit disposer d'équipements adaptés et performants ; c'est la raison pour laquelle des investissements non négligeables ont été consentis.

1. La modernisation et la réorganisation des moyens aéronautiques de sauvetage et de surveillance

Les appareils employés pour des missions de sauvetage et de surveillance relèvent de deux catégories d'équipements : les avions de surveillance Falcon 50 M, transformés à partir d'une version civile de l'avion d'affaires produit par la société Dassault, et les hélicoptères de recherche Dauphin et Super Frelon.

Grâce à leur autonomie de vol, de l'ordre de 4 heures, les quatre Falcon 50 M actuellement en service sont employés pour des missions variées : recherche et sauvetage en mer (SAR ou *search and rescue*), détection des pollutions maritimes, sécurisation de zones de tirs sensibles (Kourou, centre d'essais des Landes ou centre d'essais de Méditerranée), soutien aux sous-marins nucléaires, renseignement, surveillance des pêches. Ces appareils présentent un bon niveau de disponibilité, de l'ordre de 90 %. Une modernisation de leurs radars est envisagée, afin notamment de leur permettre de suivre un plus grand nombre de pistes en même temps, ce qui favoriserait l'accomplissement de leurs missions de surveillance de la navigation maritime dans les zones les plus fréquentées. Les avions de patrouille maritime Atlantique 2, au nombre de 28, peuvent servir de relais en cas de crise ; cependant leur vocation première reste de sécuriser la mise en œuvre des SNLE de la FOST et d'apporter leur soutien aux forces anti-sous-marines.

Les hélicoptères de recherche et sauvetage dont dispose la marine sont au nombre de douze :

— six hélicoptères lourds Super Frelon, de 13 tonnes, dont deux restent continuellement en alerte sur chaque façade maritime. L'inconvénient de ces équipements est leur âge avancé, puisqu'ils sont en service dans la marine depuis 1970. Les premiers hélicoptères de transport de nouvelle génération NH 90 (version TTH) ne leur succéderont pas avant 2006, ce qui est fort regrettable dans la mesure où il y va de la vie des personnels et de celle des naufragés. Dans l'hypothèse où ce calendrier ne pourrait être respecté, il faudrait envisager l'option d'achats de matériels alternatifs (Cougar Mk2 plus, notamment) sur étagère ;

— cinq hélicoptères légers Dauphin, de la même famille que les Dauphin-Pedro, qui sont implantés sur quatre sites du littoral (Le Touquet, Cherbourg, La Rochelle et Hyères). La livraison d'un sixième exemplaire est prévue pour 2003. L'âge de ce type d'équipements, entrés en service à partir de 1994, est convenable.

Le nombre réduit d'appareils et leur dispersion sur le territoire ont conduit à modifier l'organisation de leur soutien à partir du 1^{er} juin 2001. L'ensemble des Super Frelon est désormais regroupé au sein de la flottille 32 F, à Lanvéoc Poulmic, même si un exemplaire est en alerte permanente dans le Var ; le soutien de tous les Dauphin est quant à lui assuré sur la base de Saint-Mandrier, au sein de la flottille 35 F. Ces mesures devraient favoriser une meilleure formation des pilotes et des équipes techniques, tout en améliorant le retour d'expérience.

2. Le renforcement des moyens de lutte contre les pollutions

Le dispositif de lutte contre les pollutions marines ayant révélé ses carences à l'occasion des naufrages du pétrolier *Erika*, en décembre 1999, et du chimiquier *Ievoli Sun*, en octobre 2000, il a été décidé de le renforcer sur la base des propositions d'une commission d'enquête de l'Assemblée nationale⁽⁸⁾. Ainsi, depuis le 1^{er} avril 2000, la marine co-affrète avec la *maritime and coastguard agency*

(8) Voir à ce sujet le rapport n° 2535 (XI^{ème} législature) : « après l'*Erika*, l'urgence ».

britannique un remorqueur de haute mer qui est stationné dans le Pas-de-Calais, en plus des trois remorqueurs de haute mer affrétés à temps plein, qui sont basés à Brest, Cherbourg et Toulon.

Le comité interministériel de la mer du 27 juin 2000 a décidé de renforcer le dispositif de surveillance du trafic maritime en Manche-mer du nord par la présence d'un bâtiment supplémentaire de la marine. Conformément à cette décision, l'état-major a affecté la frégate de surveillance *Germinal* à Brest, le dispositif pouvant être complété le cas échéant par le renfort du bâtiment d'expérimentation de guerre des mines (BEGM) *Thétis*. La contribution effective de ces bâtiments en Manche et mer du nord équivaut à 15 jours de patrouille supplémentaires.

Ce dispositif devait être complété cette année par l'affrètement d'un navire de pompage et de lutte contre la pollution, mais cette solution a dû être écartée, après deux appels d'offres infructueux. Il semble que le formalisme des règles du code des marchés publics ait fortement contribué à empêcher la marine de trouver une solution rapide, dans l'intérêt des côtes françaises. Afin de pallier l'absence de moyens sur le marché tout en se conformant à la lettre du code des marchés publics, la marine se voit donc contrainte d'améliorer, avant l'hiver prochain, les capacités de lutte contre la pollution de ses trois bâtiments de soutien en haute mer (BSHM), ce qui représentera un coût de l'ordre de 4,1 millions d'euros. A plus long terme, il est envisagé de souscrire à la construction de bâtiments de soutien de région, dotés des infrastructures nécessaires à la lutte contre les pollutions.

3. Le renouvellement des équipements hauturiers du service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM)

Le SHOM dispose d'un seul bâtiment hydrographique hauturier, le *d'Entrecasteaux*, depuis le désarmement, en 2000, de l'*Espérance*. A l'origine, les livraisons de deux nouveaux bâtiments hydrographiques et océanographiques (BHO) étaient prévues en 1999 et 2001 ; mais la commande de ces deux unités n'est intervenue qu'en 2000, pour le premier, et en 2002, pour le second. Or, la marine a besoin de deux navires, capables de naviguer en moyenne 180 jours par an, pour effectuer des missions d'océanographie et d'hydrographie d'intérêt militaire, ainsi que pour réaliser des travaux d'hydrographie générale.

Le programme des nouveaux BHO, mené en coopération avec l'institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER) et le ministère de la recherche, permettra la livraison d'un premier bâtiment spécialisé dans les applications militaires en 2003, même si l'IFREMER aura un droit d'utilisation correspondant au montant de sa participation financière, qui s'élève à 5 %. Ce BHO *Beautemps-Beaupré* aura un déplacement de 3 250 tonnes et sera mis en œuvre par un équipage de 25 personnes. Il pourra accueillir à son bord le même nombre de scientifiques et de médecins. Un second bâtiment, répondant aux besoins civils de la marine et de l'IFREMER, devrait être livré en 2004 ; il sera exploité et financé à parts égales par la marine et l'IFREMER. Ce BHO devrait avoir un déplacement sensiblement plus important que le premier, de l'ordre de 5 000 tonnes ; il pourra

accueillir 40 scientifiques et techniciens, en plus de son équipage de 30 personnes. En outre, il pourra mettre en œuvre des engins sous-marins.

Le coût total de l'acquisition de ces deux bâtiments, qui sera imputé à la marine, avoisine 110 millions d'euros : 72 millions d'euros pour le premier et 38 millions d'euros pour le second. Le projet de loi de finances pour 2003 prévoit à cet effet 10,96 millions d'euros en autorisations de programme et 6,8 millions d'euros en crédits de paiement sur le titre V.

4. L'adaptation aux risques nouveaux des dispositifs de surveillance des approches maritimes

La marine assure la surveillance des approches maritimes en haute mer. La réorganisation de ce dispositif est apparue nécessaire à la suite de l'échouage du cargo *East Sea* et de ses centaines de passagers clandestins sur les côtes du Var, le 17 février 2001. Depuis cette date, des frégates de lutte anti-sous-marine et de surveillance, ainsi que des vedettes de la gendarmerie nationale, des *Atlantique 2* et des *Falcon 50 M* effectuent des patrouilles au large, afin d'accroître sensiblement le préavis des autorités pour réagir à tout incident ; faute de tels moyens, les sémaphores ne permettent d'anticiper que dans la limite d'un préavis de deux heures. A titre d'illustration de l'efficacité de ce dispositif, on mentionnera le pistage et l'arraisonnement en mars 2002 du cargo *Monica*, transportant près de 1 000 passagers clandestins, grâce à l'action de la frégate *Aconit*. Une coopération a aussi été mise en place avec la marine italienne.

La mission de veille sur le littoral, quant à elle, incombe principalement aux sémaphores et comporte deux aspects : le premier, militaire, s'intègre dans la défense maritime du territoire⁽⁹⁾ et a pour objectif de protéger les installations les plus importantes pour la défense nationale, sous la responsabilité du commandant de zone maritime ; le second, d'ordre civil, concerne la surveillance de la navigation en prévention de pollutions marines accidentelles et la sauvegarde des vies humaines, en coordination avec les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS).

Avant l'échouage de l'*East Sea*, seuls les sémaphores situés à proximité des installations portuaires de défense (IPD), des ports de commerce d'intérêt majeur (PCIM), des zones de mouillage les plus fréquentées ou des zones frontalières, étaient en veille permanente, jour et nuit. Les autres sémaphores n'étaient armés par du personnel que durant la journée, seulement pour l'exercice d'une veille optique. Depuis lors, huit sémaphores supplémentaires de la façade méditerranéenne sont en veille optique et radar permanente. En outre, le projet de loi de programmation militaire 2003-2008 prévoit une modernisation du dispositif de surveillance et de sauvegarde des approches maritimes, la marine devant être étroitement associée à la gendarmerie maritime, qui bénéficiera de 22 nouvelles vedettes, ainsi qu'aux affaires maritimes dans le projet « Spatio » (système naval de surveillance des approches maritimes et des espaces sous juridiction nationale).

(9) Décret n° 73-237 modifié du 2 mars 1973.

CONCLUSION

Le budget de la marine pour 2003 constitue la première étape d'un processus de rattrapage des retards accumulés en exécution de la loi de programmation militaire 1997-2002. De fait, le niveau des dotations budgétaires des prochaines années sera essentiel pour rétablir la bonne marche de l'adaptation de la marine au modèle d'armée 2015.

Les principaux problèmes à surmonter seront :

— d'une part, la consolidation de la professionnalisation par fidélisation des engagés ;

— d'autre part, le renouvellement de la flotte et l'amélioration qualitative de l'entretien des matériels.

Le projet de loi de programmation élaboré par le Gouvernement et présenté en Conseil des ministres le 11 septembre dernier comporte de substantielles avancées par rapport à celui qui avait été déposé sur le Bureau de l'Assemblée nationale le 31 juillet 2001. Le niveau des crédits du titre V y est réévalué ; l'entretien des matériels bénéficie d'une attention particulière ; le financement des mesures en faveur de la condition militaire est prévu.

Mais chacun sait la faible valeur juridique que confère le droit positif à une loi de programmation. Les armées, au premier rang desquelles la marine, ont trop souvent subi des ajustements budgétaires considérables par le passé pour prendre une nouvelle programmation pour argent comptant : les personnels attendent la traduction concrète de ce texte. En l'occurrence, en ce domaine comme dans les autres, il ne faudra pas décevoir, mais veiller à respecter les engagements pris.

De fait, la responsabilité du Parlement est importante, puisqu'il lui reviendra de discuter chaque année des orientations envisagées. A cette occasion, la commission de la défense nationale et des forces armées devra s'employer à assumer son rôle, dans le cadre de ses prérogatives de contrôle et de vote. Le rapporteur se fera lui aussi un devoir de veiller au respect des mesures votées.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I. — AUDITION DE L'AMIRAL BATTET, CHEF D'ETAT-MAJOR DE LA MARINE

La commission de la défense nationale et des forces armées a entendu **l'amiral Jean-Louis Battet**, chef d'état-major de la marine, sur le projet de loi relatif à la programmation militaire pour les années 2003 à 2008 (n° 187) et **le projet de loi de finances pour 2003 (n° 230)**, au cours de sa réunion du mercredi 9 octobre 2002.

L'amiral Jean-Louis Battet a tout d'abord observé que l'exécution de la loi de programmation militaire pour les années 1997-2002 était globalement nuancée, puisque de fortes contraintes financières ont pesé sur le titre V, à l'issue de la revue des programmes, afin de préserver l'essentiel du titre III. La professionnalisation a ainsi été accomplie de façon satisfaisante, grâce en particulier à un recrutement significatif de civils. En outre, les aspirations des personnels ont commencé à être prises en compte à travers les premières mesures du plan d'amélioration de la condition militaire, décidé en 2002, et plus spécialement la compensation du temps d'activité et d'obligation professionnelle des militaires (TAOPM). En revanche, le titre V a été marqué par un manque de 3 milliards d'euros, soit l'équivalent d'une annuité complète. Il a donc fallu procéder à des réajustements du format des équipements en désarmant prématurément la frégate lance-missiles *Duquesne* ainsi que le porte-avions *Foch* et en retardant le programme de sous-marins nucléaires lanceurs d'engins de nouvelle génération (SNLE-NG), les livraisons de Rafale, ainsi que l'entrée en service des frégates antiaériennes Horizon, ce qui a conduit aux premières vraies ruptures capacitaires de la marine.

Le projet de loi de programmation militaire pour les années 2003-2008 consacre un effort significatif, mais il ne fait que ramener les armées sur la voie du modèle 2015. La marine est dans la même situation que les autres armées, puisque la répartition s'est faite comme d'habitude à la stricte proportionnelle. La disposition la plus emblématique concerne la décision de construire un second porte-avions qui permettra d'assurer la permanence du groupe aéronaval. Cependant, les autres composantes de la marine ne seront pas pour autant remises en cause puisque, parallèlement, l'acquisition de frégates multimiions, de sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) Barracuda, de bâtiments de projection et de commandement (BPC) et de frégates Horizon se poursuivra. Les frégates multimiions et les Barracuda seront dotés de missiles de croisière. Quant à la dissuasion, elle verra son rôle renforcé par la confirmation du quatrième SNLE-NG et le développement du missile stratégique M 51. Enfin, pour tenir compte des conséquences des attentats du 11 septembre 2001 sur la protection des approches maritimes, les efforts porteront aussi sur la réactivation des sémaphores et l'acquisition d'équipements nécessaires à la sauvegarde maritime. Mais le succès de cette modernisation dépend aussi du changement de statut de l'ancienne direction des constructions navales (DCN). Cette réforme influera directement sur le niveau de renouvellement de la flotte et son

entretien dans des conditions financièrement et matériellement acceptables. Elle est cependant conditionnée par des problèmes fiscaux et financiers liés à l'application par DCN de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et à l'accompagnement social de la diminution des effectifs de la nouvelle société nationale.

Le projet de loi de finances pour 2003, quant à lui, est strictement conforme à la première annuité du projet de loi de programmation militaire. La marine ne bénéficie pas d'un traitement de faveur, puisque la répartition des crédits entre les différentes armées a été effectuée de manière proportionnelle. Le titre III augmentera de 4,6 %, permettant la poursuite du redressement du niveau d'activité des bâtiments, qui devrait passer de 97 à 100 jours à la mer. Par ailleurs, 10 millions d'euros supplémentaires seront consacrés aux externalisations, afin de soulager les contraintes des personnels qui pourront ainsi se consacrer davantage à leurs tâches opérationnelles. En revanche, la dotation réservée aux produits pétroliers repose sur des hypothèses de coûts qui se révéleront optimistes si le niveau actuel des cours se confirme en 2003. Pour ce qui concerne les personnels, la stabilisation des effectifs à 44 267 emplois budgétaires reporte le rattrapage des 250 postes non pourvus en 2002 à l'exercice 2005. La situation est assez comparable pour les personnels civils, même si le déficit reste relativement faible au regard de l'effectif total. En fait, la marine doit plus particulièrement affronter des problèmes de capacité de formation des personnels militaires, qui ne lui permettent pas de résorber ses besoins structurels, et des déficits dans certaines spécialités importantes, qui justifient la mise en place de mesures indemnitaires souples et modulées par l'intermédiaire du fonds de consolidation de la professionnalisation. Pour le reste, toutes les mesures de condition militaire ont été financées.

Le titre V bénéficiera de son côté d'une revalorisation de 11 % en valeur du niveau de ses crédits de paiement. Ce budget doit être analysé à l'aune des modifications de structures importantes qui résultent du transfert de la gestion des rechanges, des pyrotechnies et de certaines infrastructures portuaires dépendant auparavant de DCN, ainsi que de la budgétisation des centres d'essais de la délégation générale pour l'armement (DGA). Une grande partie de l'effort budgétaire sera consacrée aux programmes et aux opérations du domaine classique dont le poids augmentera de 24 %. Ainsi, les programmes Horizon, *principal anti-air missile system* (PAAMS) et NH 90 seront développés, tout comme les Barracuda et les frégates multimissions. Par ailleurs, un troisième avion de guet Hawkeye sera livré et le programme Rafale entrera dans une phase de développement. L'amélioration de la disponibilité des matériels est également l'une des priorités du projet de loi de finances pour 2003 puisque, à structures constantes, le niveau des crédits de paiement prévus à cet effet augmentera de 11 %. Enfin, les crédits dévolus à la force océanique stratégique (FOST) augmenteront eux aussi de 10,7 %, afin d'assurer le développement de sa modernisation.

Les autorisations de programme inscrites au titre V progresseront de 33,5 % par rapport à 2002. Cette augmentation inclut les provisions pour charges issues du changement du statut de DCN, mais les crédits de paiement correspondant ne seront débloqués qu'en loi de finances rectificative. Il est impératif que l'application de la TVA par DCN se traduise par le respect d'une neutralité fiscale, car la marine supporterait dès 2003 un surcoût de l'ordre de 11 %. Les programmes classiques

disposeront d'une dotation stable permettant de poursuivre toutes les opérations programmées et de commander 250 missiles Mica et 60 missiles Aster. Si le programme NH 90 pourra être poursuivi, la commande globale de Rafale devra être couverte par un montant d'autorisations de programme de 848 millions d'euros en loi de finances rectificative pour 2002.

En conclusion, l'amiral Jean-Louis Battet a observé que le projet de loi de finances pour 2003 répondait aux attentes des personnels, car il met plus particulièrement l'accent sur l'entretien et le renouvellement des matériels. La seule incertitude réside dans la couverture des charges liées à la mutation de DCN, dont l'amélioration de la productivité est indispensable. Si une mise en concurrence doit être envisagée à terme, elle ne pourra être mise en œuvre que progressivement, en accompagnement de son évolution. Enfin, de gros efforts sont entrepris pour consommer la totalité des crédits, ce qu'illustrent les chiffres d'exécution budgétaire pour l'exercice 2002.

Le président Guy Teissier a déclaré partager la conviction exprimée par l'amiral Battet : le métier militaire repose sur une vocation et sa nature différente interdit de le comparer au reste du monde du travail. La première satisfaction des militaires consiste à pouvoir accomplir leurs missions en disposant des matériels adéquats. Comment la marine va-t-elle appréhender ses nouveaux rapports avec DCN lorsque cette administration aura changé de statut ?

L'amiral Jean-Louis Battet a souligné que les conséquences de la réforme de DCN constituaient un sujet de mobilisation quotidien et qu'il était impératif de réussir cette transformation. La société DCN ne devrait pas connaître le sort de Giat-Industries, car elle disposera de compétences techniques, de commandes de l'Etat et de marchés à l'exportation. Il convient toutefois de noter que DCN a perdu beaucoup de compétences humaines, trop de cadres étant partis. En sortant du carcan que constitue son statut actuel, l'entreprise pourra embaucher des cadres et des commerciaux. La marine soutient ce processus et reste en étroit contact avec la direction de DCN. Cependant, il faut se préparer aux difficultés inhérentes à l'établissement de relations commerciales de droit commun. Le partage de la responsabilité des emprises portuaires a été effectué. La société DCN sera propriétaire des établissements de Lorient, Cherbourg et Indret, tandis qu'elle sera locataire des installations de Brest et Toulon. À l'avenir, la marine passera avec DCN de véritables contrats comportant des clauses et des pénalités de retard. Tant que DCN continuera à rester de fait en situation de monopole dans les secteurs de la construction et surtout de l'entretien, en raison de ses compétences, il faudra veiller à ce que les prix facturés à la marine nationale soient équitablement calculés en regard de ceux retenus dans les activités d'exportation.

M. Charles Cova, rapporteur pour avis des crédits de la marine, a remercié les responsables et les personnels des ports-base de Brest et de Toulon pour la qualité de leur accueil et des réponses aux questions qu'il a pu leur poser. La charge supplémentaire induite par la TVA facturée par DCN représente environ 120 millions d'euros et la ministre de la défense a assuré qu'elle interviendrait pour qu'un éventuel surcoût supplémentaire soit compensé pour le budget de la marine. Les installations portuaires transférées par DCN à la marine sont dans un état

vétuste. La marine devra t-elle financer le coût de leur remise en état ? Si l'insuffisance des autorisations de programme inscrites dans le projet de loi de finances pour 2003 pour les Rafale n'était pas compensée en loi de finances rectificative de fin d'année, quelles seraient les conséquences sur les dates de livraison et de mise en service des deuxième et troisième flottilles ?

L'amiral Jean-Louis Battet a fait part de ses inquiétudes sur la qualité des infrastructures transférées par DCN. Aucun chiffrage n'est encore disponible, car un audit conjoint du service des travaux maritimes de la marine et des experts de DCN est en cours. Par ailleurs, DCN recourt aux prestations d'une société d'audit spécialisée. Les résultats devraient être disponibles d'ici un mois. Le dossier doit avancer rapidement, le ministère de l'économie et des finances souhaitant disposer d'une vision d'ensemble de la situation. A titre de précaution, 32 millions d'euros ont été inscrits en faveur des infrastructures correspondantes dans le projet de loi de finances pour 2003. Pour ce qui concerne les dotations nécessaires au Rafale, dans le cas où l'enveloppe inscrite en collectif de fin d'année s'avérerait insuffisante, il faudrait revoir globalement l'affectation des autorisations de programmes disponibles.

M. Gilbert Meyer a indiqué que les conditions d'exécution de la précédente loi de programmation militaire, caractérisée par une gestion des crédits perfectible et une chute constante du taux de disponibilité des matériels depuis 1995, avaient conduit la marine à mettre en place le service de soutien de la flotte (SSF). Cette structure est-elle actuellement totalement opérationnelle ? Est-elle parvenue à s'adapter à la grande diversité des matériels de la marine ? Le SSF est-il capable de reprendre à sa charge une partie des prestations précédemment assurées par DCN ?

L'amiral Jean-Louis Battet a rappelé que le SSF avait été mis en place pour redresser le niveau de disponibilité des bâtiments. Auparavant, l'entretien intermédiaire et les indisponibilités périodiques pour entretien et réparations (IPER) étaient effectués par deux intervenants différents. La création du SSF, service mixte de 800 personnes composé de personnels de la marine et de la délégation générale pour l'armement (DGA), a permis d'unifier les donneurs d'ordre. Sa mise en place a suscité d'importantes attentes, qui ne peuvent encore être toutes satisfaites aujourd'hui. Cependant, la situation s'améliore progressivement, comme l'illustre la réussite de l'opération Héraclès. Le déploiement de 30 % des bâtiments de la marine n'aurait sans doute pas été possible sans le SSF.

Cependant, le SSF va prochainement connaître un accroissement de ses responsabilités. L'extension de son champ de compétences est critiquée. Certains évoquent même le risque d'émergence d'une « nouvelle DCN » au sein de la marine. Cette expression très critique ne recouvre aucune réalité. Certes, le SSF reprend à sa charge des activités diverses, mais de façon différente selon les missions. Il contrôle les ateliers militaires de la flotte (AMF), mais uniquement à titre de donneur d'ordres, car ceux-ci sont rattachés aux bases navales. La reprise de la gestion des rechanges à DCN, actuellement en cours, constitue également une opération très importante, notamment en raison de leur situation très dégradée. Le SSF installe en ce moment un logiciel spécifique pour assurer cette mission. Le commissariat de la marine assumera le magasinage et la distribution des pièces. Quelque 100 personnels

de la marine y travaillent depuis près d'un an, en mettant en place des dispositifs modernes et automatisés. Enfin, le SSF reprend aussi à son compte les activités de pyrotechnie qui relevaient auparavant de DCN. Ainsi, tout comme l'armée de l'air et l'armée de terre, la marine gèrera par elle-même ce secteur. Une remise à niveau sera, là encore, nécessaire.

Les critiques à l'encontre du SSF sont exagérées, car le changement de périmètre lui est imposé par les évolutions en cours. En outre, la situation n'est pas figée, car il est envisageable de regrouper, à terme, les activités de pyrotechnie, les rechanges et les AMF dans un service distinct. Le procès d'intention qui est fait au SSF est d'autant plus malvenu qu'il faut du temps pour redresser une situation aussi dégradée que celle de l'entretien de la flotte.

M. Jean-Yves Le Drian s'est réjoui des dispositions budgétaires du projet de loi de finances pour 2003, tout en soulignant qu'il faudrait que cette inflexion soit maintenue dans le temps. La volonté d'accompagner fortement la mutation de DCN est d'autant plus satisfaisante que les relations entre DCN et la marine n'ont pas toujours été bonnes. L'existence d'un outil de construction navale militaire de haut niveau en France est de l'intérêt bien compris de l'Etat et de la marine. Quant aux engagements pris en matière de TVA, ils devront être respectés et la capitalisation de DCN devra être suffisamment élevée pour lui permettre de se développer.

M. Jean-Yves Le Drian a ensuite demandé quel est le bilan global de l'opération Héraclès, notamment en ce qui concerne l'activité du porte-avions qui a été injustement critiqué auparavant, comment se déroule l'adaptation du programme Rafale au choix d'une version biplace et en quoi consistent les missions de sauvegarde maritime et de protection des côtes.

L'amiral Jean-Louis Battet a indiqué que l'opération Héraclès avait démontré la capacité de la France à déployer son groupe aéronaval à longue distance. Seuls les Etats-Unis et la France peuvent accomplir une telle opération. La France et les Etats-Unis ont entretenu d'excellentes relations tout au long des opérations. Cette coopération peut d'ailleurs être illustrée par l'étroite coordination dans la mise en oeuvre des Hawkeye et les échanges de personnels, pilotes notamment. Dans l'ensemble, le fonctionnement du porte-avions s'est révélé pleinement satisfaisant et les Super Etendard, dont la disponibilité a été bonne, ont bien accompli leurs missions.

Le développement de la version biplace du Rafale ne rencontre pas de problèmes. En ce qui concerne la traduction concrète du concept de sauvegarde maritime, une frégate est actuellement au large de Beyrouth dans le cadre de l'opération Amarante, afin de mener des actions de lutte anti-terrorisme. Une autre frégate sera positionnée 4 à 6 mois par an dans la zone Antilles-Guyane. Du point de vue des équipements, 22 vedettes de 19 mètres seront acquises pour la gendarmerie maritime. Les possibilités d'achat de Falcon 50 sont également examinées. La sûreté des approches maritimes repose désormais sur une action conjointe des unités chargées des missions de service public et des moyens en charge de la défense militaire du littoral.

En tant qu' élu d' un bassin industriel où coexistent des pôles de construction navale public et privé, **M. Jean Lemièr**e a souhaité avoir des précisions sur les dates de mise en service des deux bâtiments de projection et de commandement (BPC) et sur les critères d' attribution du marché.

L' amiral Jean-Louis Battet a confirmé que les dates actuellement prévues pour la livraison des bâtiments étaient 2005 et 2006. La décision de la répartition du marché entre les chantiers est du ressort du Gouvernement.

Evoquant notamment la vente du pétrolier ravitailleur *Durance* à l' Argentine, **M. Gilbert Le Bris** s' est étonné de la diminution du nombre de bâtiments logistiques, la capacité de projection de la marine en la matière reposant uniquement sur le bâtiment-atelier polyvalent *Jules Verne*. Il a demandé quels sont les moyens des forces maritimes dans l' Océan Indien.

L' amiral Jean-Louis Battet a rappelé que le modèle d' armée 2015 avait conduit à une diminution de 20% du nombre des bâtiments, ce qui a nécessité un certain nombre de compromis. La disponibilité du porte-avions *Charles de Gaulle* en mer d' Arabie a été facilitée par la présence du *Jules Verne*, ce qui illustre l' importance de ce type de bâtiments, dont la loi de programmation ultérieure au projet présenté par le Gouvernement devra prévoir le renouvellement. La marine dispose aujourd' hui de quatre pétroliers ravitailleurs et travaille sur le sujet, à travers le concept de pétrolier ravitailleur de nouvelle génération (PR-NG). Néanmoins, si le besoin se fait sentir, il est toujours envisageable d' affréter des bâtiments de ravitaillement civils.

M. Yves Fromion a souhaité connaître le sentiment du chef d' état-major de la marine sur le choix du second porte-avions et il a demandé l' état des pourparlers avec la DGA sur la version block III du missile anti-navire Exocet.

L' amiral Jean-Louis Battet a indiqué que le choix du second porte-avions faisait actuellement l' objet de trois études par rapport au coût d' acquisition et au coût d' entretien : l' une d' un porte-avions nucléaire type Charles de Gaulle, l' autre d' un porte-avions conventionnel construit en coopération avec la Grande-Bretagne, la troisième d' un porte-avions conventionnel construit en national. Les partisans de la propulsion nucléaire font valoir qu' elle permet d' économiser un pétrolier ravitailleur supplémentaire et d' avoir une plus grande souplesse d' emploi, tandis que les défenseurs de la propulsion classique mettent en avant le caractère moins coûteux à l' acquisition et à l' entretien d' une telle solution. La Grande-Bretagne a fait le choix d' un modèle qui reste adaptable et n' exclut pas la possibilité de mettre en place un catapultage avec brins d' arrêt, ce qui préserve une éventuelle coopération. Le second porte-avions restera dans toutes les hypothèses un instrument de puissance nationale pouvant être mis au service de la construction européenne.

La France a fait le choix de renoncer au missile anti-navire du futur (ANF) ce qui redonne à l' Exocet block III toute son importance, notamment à l' exportation. La marine finance l' amélioration de l' auto-directeur, l' amélioration de la portée reste à financer sur d' autres sources. L' Exocet constitue d' ailleurs un vrai marché à

l'exportation. Mais si la marine financera l'amélioration des auto-directeurs, il n'en sera pas de même pour l'accroissement de la portée du missile, qui ne correspond pas à un besoin actuel. Cette différence de besoin par rapport à l'exportation doit être prise en compte par les industriels lorsqu'ils s'adressent à la DGA pour le financement d'études amont.

II. — EXAMEN DES CREDITS

La commission a ensuite examiné pour avis, sur le rapport de **M. Charles Cova, les crédits de la marine pour 2003**.

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

Reconnaissant que le budget de la marine était globalement bon, **M. Gilbert Le Bris** a souligné qu'environ 17 % des missions de la marine nationale relevaient du service public. Est-il envisageable de mieux identifier les dotations budgétaires pour l'accomplissement de ces missions ?

M. Charles Cova, rapporteur pour avis, a répondu que certaines missions comme le sauvetage en mer sont assumées par plusieurs administrations sans réelle coordination, ce qui a pour résultat de disséminer les moyens matériels dont dispose la puissance publique.

M. Jean-Yves Le Drian a noté le caractère nouveau et intéressant du concept de sauvegarde maritime, auquel la commission devrait s'intéresser davantage. Considérant le budget de la marine comme globalement bon, il a regretté la persistance de doutes pour le futur, tels que ceux liés au remboursement de la TVA. Pour ces raisons, le groupe socialiste s'abstiendra.

Conformément aux conclusions du rapporteur pour avis, la commission a émis un *avis favorable* à l'adoption **des crédits de la marine pour 2003**.

*

Au cours de sa réunion du mercredi 16 octobre 2002, la commission a émis un *avis favorable* à l'adoption **des crédits de la défense pour 2003**, les membres du groupe socialiste s'abstenant.

N°260-05 - Avis de M. Charles Cova sur le projet de loi de finances pour 2003 –
Défense : Marine