



N° 3367

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 12 octobre 2006

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMÉES,
SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2007** (n° 3341)

TOME V

DÉFENSE

PRÉPARATION ET EMPLOI DES FORCES

MARINE

PAR M. PHILIPPE VITEL,

Député.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. — LES CRÉDITS ALLOUÉS A LA MARINE POUR L'ANNÉE 2007	7
A. LES MOYENS OUVERTS PAR LE PROJET DE LOI DE FINANCES	7
B. LES DOTATIONS DESTINÉES À LA PRÉPARATION ET À L'EMPLOI OPÉRATIONNEL DES FORCES NAVALES	9
1. La gestion des ressources humaines	10
a) <i>L'évolution des effectifs</i>	10
b) <i>Les mesures de fidélisation et d'amélioration de la condition militaire</i>	12
2. Des crédits de fonctionnement courant ajustés	14
3. L'entretien des matériels : de réels progrès enregistrés, une hausse des dotations allouées	16
a) <i>Les réformes engagées en matière logistique</i>	16
b) <i>La hausse de la disponibilité des équipements de la marine</i>	18
II. — UNE MARINE AU CŒUR DE NOTRE OUTIL DE DÉFENSE	23
A. DES MISSIONS DIVERSIFIÉES	23
1. La dissuasion	23
2. La projection	25
3. La sauvegarde du territoire et des populations	28
a) <i>La protection</i>	28
b) <i>La prévention</i>	31
B. UNE PARTICIPATION ACTIVE AUX OPERATIONS EXTÉRIEURES	32
1. La réussite remarquable de l'opération Baliste	32
2. Une implication forte sur d'autres théâtres	33
III. — DES PERSPECTIVES D'AVENIR CONDITIONNÉES PAR PLUSIEURS ENJEUX MAJEURS	35
A. La nécessaire préservation de la cohérence globale de la MARINE, PAR LE RENOUVELLEMENT DE SES ÉQUIPEMENTS	35
B. LES ENJEUX DE LA CONDITION DES PERSONNELS AU SEIN D'UNE ARMÉE PROFESSIONNALISÉE	36
C. UN EFFORT INDISPENSABLE À FOURNIR EN FAVEUR DES INFRASTRUCTURES ...	39
1. Les travaux concernant les bases navales	39
2. La rénovation des casernements	40
D. LA CONSOLIDATION DE L'INDUSTRIE NAVALE FRANÇAISE, PRÉLUDE À DE FUTURS RAPPROCHEMENTS EUROPÉENS	41
CONCLUSION	45

TRAVAUX DE LA COMMISSION	47
I. — AUDITION DE L'AMIRAL ALAIN OUDOT DE DAINVILLE, CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE	47
II. — EXAMEN DES CRÉDITS	61
ANNEXE : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	63

INTRODUCTION

L'année 2006 a été marquée par le déroulement de l'opération *Baliste*, au sein de laquelle la marine a joué un rôle décisif, tant pour l'évacuation de ressortissants que pour le transport de fret humanitaire et le ravitaillement de la FINUL sur place. Elu de Toulon, le rapporteur a pu particulièrement bien mesurer l'ampleur des moyens et des capacités déployés à partir de ce port ainsi que les qualités opérationnelles de la marine, laquelle a mis en œuvre sans faille cette opération majeure à forte vocation interarmées.

Si *Baliste* constitue une illustration exemplaire de l'importance croissante des moyens de projection dans les engagements actuels, elle ne doit toutefois pas faire oublier les autres missions de la marine, laquelle participe activement aux différentes fonctions stratégiques de notre outil de défense : la dissuasion, tout d'abord, garantie fondamentale de notre sécurité, la prévention ensuite, par le déploiement de frégates et d'aéronefs sur toutes les mers du globe, et la protection de notre territoire et de nos concitoyens, enfin, dans le cadre de la sauvegarde maritime. Autant de missions fondamentales, qui justifient que près de 20 % des moyens de la mission « défense » soient consacrés à la marine au sein du présent projet de loi de finances.

Dans la nouvelle nomenclature budgétaire issue de la loi organique relative aux lois de finances, le budget de la marine n'apparaît pas en tant que tel, ses crédits étant répartis entre les différents programmes de cette mission « défense », mais la spécificité de la marine et ses problématiques propres imposent que, comme pour les autres armées, les moyens qui lui sont alloués fassent l'objet d'un examen particulier. Tel est l'objet du présent rapport, s'appuyant sur l'audition des différents responsables concernés, dont la liste est fournie en annexe, ainsi que sur des déplacements à Toulon et à Brest, au début du mois d'octobre.

Le projet de loi de finances pour 2007 respecte, pour la cinquième année consécutive, les dispositions de la loi de programmation militaire, et il permet à la marine d'accomplir ses missions dans de bonnes conditions, tout en poursuivant le renouvellement de ses équipements : après la commande des frégates multimissions, en 2005, et la passation du contrat portant sur les sous-marins Barracuda, attendue d'ici quelques semaines, les moyens inscrits permettront d'engager le programme de second porte-avions et celui de missile de croisière naval. Pour autant, il importe que l'effort soutenu ainsi consenti soit poursuivi dans la durée, afin de pérenniser les progrès obtenus et de maintenir et renforcer les capacités opérationnelles de nos forces navales.

Le rapporteur avait demandé que les réponses à son questionnaire budgétaire lui soient adressées au plus tard le 10 octobre 2006, date limite résultant de l'article 49 de la loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances.

À cette date, 35 réponses étaient parvenues, soit un taux de 97,2 %.

I. — LES CRÉDITS ALLOUÉS A LA MARINE POUR L'ANNÉE 2007

A. LES MOYENS OUVERTS PAR LE PROJET DE LOI DE FINANCES

Dans une nomenclature budgétaire profondément modifiée, résultant de l'entrée en vigueur de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF), le budget de la marine n'est pas identifié en tant que tel, mais les moyens qui lui sont consacrés sont ventilés entre plusieurs programmes de la mission « Défense », ainsi que, pour une part minime, dans la mission « Anciens combattants, mémoire et lien avec la Nation », au sein du programme « Lien entre la Nation et son armée ».

La majeure partie des crédits de la marine est répartie dans les programmes « Préparation et emploi des forces » (178) et « Équipement des forces » (146). Pour le premier, l'action 3, relative aux forces navales et destinée à maintenir et renforcer les capacités de la marine à assurer les missions qui lui sont confiées, inscrit en crédits de paiement 4,477 milliards d'euros, contre 4,448 milliards d'euros en 2006, soit une légère hausse de 0,7 %. Pour le deuxième, l'action 3, relative à l'équipement des forces navales, est dotée à hauteur de 2,194 milliards d'euros en crédits de paiement, soit un montant en baisse notable par rapport à l'année précédente, de l'ordre de 9 %, et de 2,542 milliards d'euros en autorisations d'engagement, en diminution de 15 %. Le programme « Soutien de la politique de la défense » (212) comprend lui aussi des crédits destinés à la marine, atteignant 327,2 millions d'euros pour 2007, contre 308,7 millions d'euros en 2006, afin d'assurer le financement des investissements d'infrastructures ainsi que des systèmes d'information et de gestion.

Au total, les crédits de paiement consacrés à la marine connaissent une légère baisse, de l'ordre de 2,84 %, par rapport à 2006, essentiellement due à celle des moyens alloués à l'équipement.

VENTILATION DES CRÉDITS DE LA MARINE AU SEIN DE LA MISSION « DÉFENSE » POUR 2007

(en millions d'euros)

Programmes	Actions	AE 2006	CP 2006	AE 2007	CP 2007
<i>Environnement et prospective de la politique de défense (n° 144)</i>	2 Prospective des systèmes de forces	0	0,914	0	0,4
<i>Équipement des forces (n° 146)</i>	1 Équipement de la composante interarmées	45,3 ⁽¹⁾	32,3	0	0
	3 Équipement des forces navales	2 992,8	2 413,5	2 542,5	2 194
<i>Préparation et emploi des forces (n° 178)</i>	3 Préparation des forces navales	4 623,9	4 448,1	4 329,6	4 477,4
<i>Soutien de la politique de la défense (n° 212)</i>	3 Gestion centrale	96,4	96,4	96,4	96,4
	3 Politique immobilière	251,9	204	176,2	218,8
	5 Systèmes d'information, de gestion et d'administration	8,9	8,3	4,5	12
<i>Lien entre la Nation et son armée (n° 167)</i>	3 Promotion et valorisation du patrimoine culturel	1,8	1,8	1,9	1,8
Total	—	8 021	7 205,3	7 751,1	7 000,8

(1) À partir de 2007, l'ensemble des crédits au profit des programmes interarmées dit SIC (systèmes d'information et de communication) est placé sur des lignes budgétaires interarmées.

Source : ministère de la défense.

Au-delà de la modification de la présentation des moyens, l'apport majeur de la LOLF est la généralisation de la gestion déléguée, gage d'une plus grande responsabilisation des bénéficiaires des crédits. Ainsi que l'a souligné le chef d'état-major de la marine lors de son audition devant la commission, les responsables de l'emploi et de la gestion des crédits se sont appropriés la démarche de la performance, comme le montrent les expérimentations de déconcentration financière, portant essentiellement sur le périmètre du fonctionnement. Par ailleurs, la mise en œuvre de la LOLF s'avère une réelle incitation à piloter plus finement la masse salariale, compte tenu notamment du principe de fongibilité asymétrique. Néanmoins, il semble que cette réforme profonde de la gestion des finances publique se traduise par une complexité réelle des procédures budgétaires et comptables, et il importe de veiller à ce que les

surcharges administratives qui en découlent se résolvent, au fil de l'expérience, et qu'elles ne portent pas préjudice à la qualité de la gestion.

B. LES DOTATIONS DESTINÉES À LA PRÉPARATION ET À L'EMPLOI OPÉRATIONNEL DES FORCES NAVALES

L'action « Préparation et emploi des forces » se décline en douze sous-actions, lesquelles peuvent être regroupées selon trois grandes finalités : le commandement et la gestion des ressources humaines, représentant 823,8 millions d'euros, le soutien des forces, à hauteur de 2,088 milliards d'euros, ainsi que les activités des différentes composantes de la marine (force d'action navale, forces sous-marines, aéronavale et fusiliers-marins et commandos), pour 1,565 milliard d'euros.

DÉTAIL DE L'ACTION « PRÉPARATION DES FORCES NAVALES »

(en millions d'euros)

Sous actions	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres	Total	Titre 2	Autres	Total
Commandement	223,58	61,11	284,69	223,57	60,48	284,05
Activités de la force d'action navale	738,18	91,19	829,37	738,17	94,97	833,14
Activités des forces sous-marines	198,79	5,46	204,25	198,79	5,73	204,52
Activités de l'aviation navale	383,26	38,25	424,51	383,27	37,01	420,28
Activités de la force des fusiliers-marins commandos	105	1,68	106,68	105	1,77	106,77
Formation du personnel	316,79	36,43	353,22	316,79	37,37	354,16
Gestion, recrutement, fidélisation et reconversion	96,79	92,5	189,29	96,79	88,85	185,64
Soutien de la force d'action navale	141,76	456,12	597,88	141,76	472,44	614,2
Soutien des forces sous-marines	213,3	281,96	495,26	213,3	355,7	569
Soutien de l'aviation navale	34,29	352,89	387,18	34,29	335,53	369,82
Soutien de la force des fusiliers-marins commandos	12,99	1,83	14,82	12,99	6,8	19,79
Soutiens transverses	210,47	234,92	445,39	210,47	30,53	516
Total	2 675,2	1 654,36	4 329,56	2 675,2	1 802,21	4 477,41

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

Sur l'ensemble de l'action, les crédits se répartissent entre les différents titres comme suit :

**ÉVOLUTION DES CRÉDITS ALLOUÉS
À LA PRÉPARATION ET À L'EMPLOI DES FORCES NAVALES**

(en milliers d'euros)

		2006	2007
Autorisations d'engagement	Titre 2	2 834 893	2 675 201
	Titre 3	1 672 224	1 596 048
	Titre 5	116 793	58 310
	Total	4 623 910	4 329 559
Crédits de paiement	Titre 2	2 834 893	2 675 201
	Titre 3	1 494 269	1 683 404
	Titre 5	119 401	118 807
	Total	4 448 563	4 477 412

Source : ministère de la défense

Les dotations de titre 3, correspondant au fonctionnement, s'accroissent de 12,6 % en crédits de paiement, cette évolution résultant principalement de la hausse des moyens destinés aux carburants et combustibles et, plus significativement, de l'accroissement des moyens alloués au maintien en condition opérationnelle (MCO). Ces derniers ressortissent désormais du titre 3 dans la nouvelle nomenclature, et non plus du titre V, et ils sont rassemblés pour l'essentiel dans l'action 178.3 (à hauteur de plus de 95 %) – la part restante relevant de l'action « Équipement des forces navales » (146.3).

En revanche, les crédits de titre 2, correspondant aux rémunérations, aux charges sociales et aux pensions, sont en diminution, du fait de la baisse des effectifs ; celle-ci s'explique néanmoins pour partie par des changements de périmètre, résultant de transferts de personnels.

1. La gestion des ressources humaines

a) L'évolution des effectifs

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

Le plafond d'emplois autorisés de la marine englobe en outre certaines catégories de personnels qui n'étaient pas auparavant incluses dans les effectifs budgétaires (apprentis civils vacataires, élèves de maistrance, notamment). *A contrario*, certaines situations particulières ainsi que les effectifs ne participant pas directement aux missions de la marine ont été exclus du plafond d'emplois autorisés. Ces changements de périmètre ne permettent donc pas d'effectuer des comparaisons fines par rapport aux effectifs budgétisés les années précédant 2005. De plus, les effectifs de la marine sont ventilés dans différents programmes et actions ; l'essentiel, à savoir 94 %, se trouve toutefois rassemblé au sein de l'action 3 du programme « Préparation et emploi des forces » (178.3).

Le plafond autorisé des emplois de cette action atteint ainsi 49 717 personnels, dont 41 053 militaires, dans le projet de loi de finances pour 2007, contre 50 612 personnels (et 41 654 militaires) l'année précédente. Cette diminution de 895 personnels résulte à la fois de transferts d'effectifs, de mesures d'économies et de repyramidage.

ÉVOLUTION DU PLAFOND D'EMPLOIS AUTORISÉS AU SEIN DE L'ACTION « PRÉPARATION DES FORCES NAVALES »

	Officiers	Sous-officiers	Militaires du rang	Volontaires	Total Militaires	Total Civils	Total pour l'action 178.3
LFI 2006	4 767	26 576	8 744	1 567	41 654	8 958	50 612
PLF 2007	4 732	26 941	8 041	1 339	41 053	8 664	49 717
Evolution 2006/2007	- 35	+ 365	- 703	- 228	- 601	- 294	- 895

Source : ministère de la défense

Sont en effet réalisés des transferts d'effectifs vers d'autres actions (pour 63,5 postes militaires) ou d'autres programmes (pour 59 postes militaires), afin de répondre au développement des organismes interarmées, tels que la direction interarmées des réseaux d'infrastructure et des systèmes d'information de la défense (DIRISI) et la direction générale des systèmes d'information et de communication (DGSIC), et aux besoins accrus de l'état-major des armées, qui découlent du décret du 21 juin 2005⁽¹⁾ renforçant les pouvoirs d'arbitrage du chef d'état-major des armées. Au-delà de ces changements de périmètre, interviennent des mesures de repyramidage, avec la création de postes d'officiers, gagée par la suppression de postes de sous-officiers et de volontaires. Enfin, des mesures d'économies se traduisent également par une diminution des effectifs, notamment par la suppression de postes vacants, tant militaires que civils, du fait de l'externalisation de la gestion des véhicules commerciaux et des réorganisations du Service de soutien de la flotte (SSF).

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

Dans l'ensemble, la marine ne rencontre pas de difficultés de recrutement, le ratio de candidats pour un poste atteignant par exemple en moyenne 3 pour 1 pour les engagements initiaux de courte durée (EICD). Toutefois, pour certaines spécialités, quelques difficultés sont constatées ; tel est le cas notamment pour les forces sous-marines, en ce qui concerne les spécialités de mécanicien, et surtout d'électricien, lesquelles constituent le vivier alimentant ensuite les postes d'opérateur atomicien. Une campagne de communication a été lancée en interne, auprès des écoles et unités, ainsi qu'un plan d'action en matière de recrutement, de gestion et de formation. Toutefois, si le déficit en atomiciens avait conduit à dissoudre un équipage de sous-marin nucléaire d'attaque (SNA), celui-ci a été reconstitué en décembre 2005 et devrait être opérationnel à la fin de l'année 2006. Par ailleurs, la marine rencontre quelques difficultés dans le recrutement de ses informaticiens, mais celles-ci sont en voie de résorption, sous réserve que ces personnels soient fidélisés. Enfin, les manques qui étaient constatés sur les postes de fusiliers-marins en 2002-2003 sont désormais corrigés, compte tenu des gros efforts réalisés en la matière entre 2004 et 2006.

Armée polyvalente, la marine recourt à des métiers variés pour pouvoir mettre en œuvre des unités très diverses. Elle doit donc disposer aussi bien de pilotes de chasse et d'hélicoptère, de commandos et de mécaniciens, que d'atomiciens, de navigateurs ou de plongeurs. Contrainte de gérer des flux réduits de spécialistes, elle consent un effort de formation très significatif (de l'ordre de 354,1 millions d'euros, au sein de l'action « Préparation et emploi des forces navales »), avec un ratio faible d'élèves par instructeur dans les écoles. Elle s'efforce donc, lorsque cela est possible, de nouer des partenariats pour former ses personnels ; par exemple, pour la spécialité de plongeur-démineur, un accord a été passé en juin dernier avec un lycée professionnel de Conflans-Saint-Honorine.

Les effectifs réalisés par la marine sur l'action 3 du programme 178 laissent apparaître en 2006 un sous-effectif de l'ordre de 1 101 personnels, soit 2,17 % (dont 4,85 % pour les personnels civils), par rapport au plafond d'emplois autorisés. Cette proportion devrait toutefois être réduite en 2007, selon les prévisions fournies, pour se limiter à 1,6 % (soit un sous-effectif de 805 personnels).

b) Les mesures de fidélisation et d'amélioration de la condition militaire

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

Dans un premier temps, les astreintes de service ont été allégées, avec par exemple, depuis le 1^{er} octobre 2000, la limitation du nombre des filtres au port-base et l'assouplissement du régime des permissions aux équipages des bâtiments susceptibles d'appareiller sous 72 heures. Ces mesures, qui ne s'appliquent ni au déroulement du service à la mer, ni aux activités

opérationnelles, ont permis de réduire de 30 % le temps moyen de permanence annuel, toutes catégories et tous types d'unités confondus. Mais, le succès de cette politique suppose la mise en œuvre de systèmes de télésurveillance et un recours accru à l'externalisation.

Du point de vue indemnitaire, une compensation des sujétions de service a été consentie, depuis 2002, dans le cadre du plan d'amélioration de la condition militaire (PACM), qui comporte également des dispositions sur le temps libre, à travers le concept de temps d'activité et d'obligation professionnelle des militaires (TAOPM), et l'amélioration de la vie quotidienne.

COÛT GLOBAL DES MESURES DU PLAN D'AMÉLIORATION DE LA CONDITION MILITAIRE

(en millions d'euros)

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

Source : ministère de la défense.

Au titre du PACM et du fonds de consolidation de la professionnalisation (FCP), le projet de loi de finances prévoit plusieurs mesures supplémentaires, pour un montant total de 6,34 millions d'euros, incluant la revalorisation de l'indemnité pour charges militaires (3,772 millions d'euros), la création de l'indemnité pour activités militaires spécifiques (0,752 million d'euros), destinée à compenser financièrement l'absence de prise en compte, dans le calcul de la retraite du régime général, des bonifications des militaires partant sans droit à une pension militaire de retraite, la revalorisation des rémunérations à l'étranger (0,714 million d'euros), la troisième tranche du PAGRE (plan d'adaptation des grades aux responsabilités exercées) pour la gendarmerie maritime (0,227 million d'euros) ainsi que l'extension de la majoration de l'ICM aux partenaires d'un pacte civil de solidarité (0,472 million d'euros).

Le FCP prévoit notamment deux primes de fidélisation : la prime de haute technicité (PHT), créée en 2004, et la prime réversible de spécialité critique (PRSC), mise en place en 2006, grâce à la publication du décret nécessaire en avril

dernier. La PHT est accordée aux personnels non officiers de plus de vingt ans de service relevant de spécialités pour lesquelles la marine rencontre des difficultés de fidélisation. Quant à la PRSC, elle sera attribuée à des personnels officier-marinier relevant de spécialités éligibles, et totalisant plus de 14 ans de service ; les bénéficiaires s'engagent à rester en position d'activité pour une durée de cinq ans dans leur spécialité.

2. Des crédits de fonctionnement courant ajustés

Les crédits de fonctionnement courant, qui correspondent aux moyens de titre 3 hors loi de programmation militaire – c'est-à-dire en excluant pour l'essentiel les crédits alloués au maintien en condition opérationnelle –, s'établissent à 453,9 millions d'euros en 2007, contre 438 millions d'euros l'année passée, soit une hausse de 3,6 %, imputable dans sa quasi-totalité à l'accroissement de la dotation en combustibles de navigation et en carburants aéronautiques.

De fait, les crédits de fonctionnement hors carburants, incluant par exemple l'alimentation, l'habillement, le transport ou encore les affrètements, s'avèrent contraints, ne connaissant pas d'augmentation par rapport à l'année précédente. Le rapporteur a d'ailleurs pu constater, lors de ses déplacements à Brest et à Toulon, que les crédits de fonctionnement alloués en 2006 étaient d'ores et déjà très ajustés. De plus, les marges de manoeuvre des gestionnaires sont fortement limitées par les mesures d'externalisation, faisant l'objet de contrats pluriannuels, dont les dispositions ne peuvent être modifiées en cours d'exécution. Ces externalisations, portant par exemple sur le nettoyage des locaux ou l'entretien des espaces verts, constituent donc un facteur de rigidité dans la gestion des crédits, dans un contexte de stagnation des moyens de fonctionnement alloués, alors que les coûts des prestations fournies connaissent des revalorisations régulières, en fonction de l'évolution de divers facteurs (coûts salariaux, coût du carburant...).

A titre d'exemple, les ressources de fonctionnement allouées à la préfecture maritime de Brest en 2006 atteignaient 15,33 millions d'euros, tandis que les opérations d'externalisation, incluant le transport de rade, représentaient à elles seules un coût de 14,48 millions d'euros ; le financement de ces marchés ne laisse donc, pour le fonctionnement des unités, qu'un reliquat de 850 000 euros, bien inférieur aux besoins exprimés – notamment compte tenu du caractère inéluctable de certaines dépenses, liées à des marchés à clause minimum (location et entretien des photocopieurs, achats de matériel d'outillage, par exemple) ou indispensables pour atteindre les objectifs de gestion assignés. Les crédits ont néanmoins pu être quelque peu complétés en cours de gestion, mais ces difficultés ne laissent pas de préoccuper – d'autant que des contraintes similaires peuvent être observées à la préfecture maritime de Toulon.

La dotation consacrée aux produits pétroliers, quant à elle, connaît une hausse nette, en atteignant 92,1 millions d'euros en 2006 – dont 63,2 millions

d'euros pour les combustibles de navigation, contre 48,2 millions d'euros en 2006, 23,5 millions d'euros pour les carburants aéronautiques, à comparer avec 21,3 millions d'euros en 2006, et 5,4 millions d'euros pour les autres carburants opérationnels. Ces estimations ont été établies sur la base d'un cours du pétrole à 65 dollars, avec un taux de change de 1,2 dollar pour 1 euro. L'augmentation sensible de cette dotation, succédant à celle déjà enregistrée en 2004 et 2005, se traduit par la hausse de la part relative des produits pétroliers au sein des crédits de fonctionnement courant, cette dernière étant passée de 12 % en 2004 à 16 % en 2006, pour atteindre 20 % en 2007.

Pour autant, l'augmentation de ces crédits ne sera sans doute pas suffisante pour faire face au renchérissement du prix du baril de pétrole. Aussi, comme l'a souligné le chef d'état-major de la marine devant la commission, si le cours du combustible ne diminue pas sensiblement, une réduction de l'activité des bâtiments sera inéluctable en 2007, plus aucune ponction nette ne pouvant être envisagée, alors que la marine ne dispose plus en stock que de l'équivalent de trois mois d'activité.

D'ores et déjà, en 2006, des consignes très strictes ont été données pour limiter les consommations et ravitailler au meilleur prix et, en juillet, il s'est avéré nécessaire de réduire les prévisions d'activité de 7 % pour le dernier semestre. Le renchérissement du coût du combustible, le niveau des réserves en gazole et l'opération Baliste ont ainsi conduit à l'annulation du déploiement d'une frégate aux Antilles pour la lutte contre le narcotrafic et d'un entraînement majeur de la force d'action navale, ainsi qu'à une réduction significative de la participation à l'exercice *Brilliant Midas*.

On ne peut d'ailleurs que regretter le manque de souplesse des mécanismes budgétaires présidant à l'achat de carburants, qui ne permettant pas de saisir les opportunités, lorsque le prix du baril de pétrole diminue. Il serait ainsi judicieux de profiter de la relative faiblesse actuelle de ce prix (58 dollars à ce jour), pour reconstituer une partie des stocks de la marine.

Le tableau ci-après retrace l'activité des différentes forces navales depuis 2002, laquelle s'avère de plus en plus conditionnée par les carburants.

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ DE LA MARINE

		2003	2004	2005	2005 ⁽¹⁾	2006	2007	2008
	Unités	Réalisation	Réalisation	Réalisation	Réalisation en %	Prévision	Prévision	Cible ⁽²⁾
Jours de mer par bâtiment (bâtiment de haute mer)	Jours	85 (101)	88 (104)	92 (108)	92 % (98 %)	91 (107)	97 (109)	100 (110)
Heures de vol par pilote de chasse (qualifié nuit)	Heures	171 (195)	160 (189)	183 (203)	102 % (92 %)	180 (220)	180 (220)	180 (220)
Heures de vol par pilote d'hélicoptère	Heures	209	230	204	93 %	220	220	220
Heures de vol par équipage de patrouille maritime	Heures	333	313	326	93 %	350	350	350

(1) Le pourcentage donné correspond à la part réalisée de la cible que s'était donnée la marine pour 2005 au regard des objectifs de la loi de programmation militaire et de ses contraintes.

(2) La cible de la marine pour 2008 correspond aux objectifs de la loi de programmation militaire.

Source : ministère de la défense.

En 2005, dans ce contexte contraint, la marine a réalisé ses objectifs d'activité à hauteur de 93 % dans l'ensemble, par référence aux normes fixées par la loi de programmation militaire. Les pilotes de chasse font exception, en dépassant leur objectifs, car leur activité a été accrue en 2005 dans la perspective de l'indisponibilité périodique pour entretien et réparations (IPER) du *Charles-de-Gaulle*, prévue initialement en 2006 et repoussée à 2007. S'agissant des pilotes d'hélicoptère, la norme de 220 heures n'a pu être réalisée pour partie en raison du taux de disponibilité parfois insuffisant de certains appareils. Ces difficultés ponctuelles – qui ont un impact important sur les capacités d'entraînement, du fait de la taille limitée des parcs d'hélicoptères – ne doivent toutefois pas occulter les avancées constatées en matière d'entretien des équipements de la marine.

3. L'entretien des matériels : de réels progrès enregistrés, une hausse des dotations allouées

a) Les réformes engagées en matière logistique

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

Parallèlement, le service de soutien de la flotte (SSF), créé en 2000, a été chargé de superviser la politique de maintien en condition opérationnelle (MCO)

de l'ensemble de la flotte (bâtiments de surface et sous-marins) et des munitions de la marine. Il est constitué d'une direction centrale à Paris, de directions locales à Brest et Toulon, ainsi que d'antennes décentralisées à Cherbourg et outre-mer, soit 1 468 personnes au total au 31 août 2006, contre 1 550 personnes en 2005 à la même date. Ses effectifs seront amenés à décroître encore davantage au cours des deux prochaines années, pour atteindre un niveau d'environ 1 300 personnes en 2008, sous l'effet d'une réorganisation et d'une rationalisation internes. Le SSF tire ainsi parti de la mise en place d'outils informatiques, notamment le système d'information SIGLE (système d'information de gestion de la logistique embarquée), qui rend le recueil et le traitement des besoins de maintenance plus rapide et plus efficace, tout en prenant en compte le retour d'expérience.

A la suite du changement de statut de DCN, en 2003, le SSF a défini une nouvelle stratégie de contractualisation, baptisée CAP 2005, en affichant un double objectif : réduire les coûts de MCO et améliorer le taux de disponibilité de la flotte. Cette stratégie s'est articulée autour de deux principes : d'une part, la passation de contrats pluriannuels, assortis d'objectifs, d'autre part la mise en concurrence, excluant toutefois certaines catégories de bâtiments. De ce fait, les périodes d'IPER des bâtiments ne font plus l'objet de tranches de travaux mais sont contractualisées globalement, sur trois ou cinq ans ; pour certaines catégories de bâtiments, tels que les sous-marins nucléaires d'attaque (SNA), les frégates et avisos, ces contrats sont accompagnés d'objectifs de disponibilité annuels qui, s'ils ne sont pas atteints, donnent lieu à des pénalités reversées à la marine, et, s'ils sont améliorés, conduisent au contraire au versement d'une prime (système bonus/malus).

Parallèlement, l'entretien de près des deux tiers des bâtiments de la marine a été ouvert à la concurrence, soit 71 % des marchés. Ces derniers ne représentent toutefois que 15 % du montant global des contrats passés, puisque le MCO des bâtiments à propulsion nucléaire (sous-marins et porte-avions), ainsi que des frégates de premier rang, a été confié à DCN, du fait de ses compétences, ces équipements représentant plus des trois-quarts des coûts de MCO. Les marchés ouverts à la concurrence ont été attribués à différentes entreprises, traditionnellement positionnées sur le MCO naval privé, comme Piriou (pour les bâtiments hydrographiques de seconde classe), la Compagnie maritime nantaise (pour la frégate de surveillance *Germinal* et le patrouilleur *la Capricieuse*), ou encore la Société morbihannaise de navigation (pour les vedettes de la gendarmerie maritime), tandis que DCN a remporté également de nombreux contrats, notamment l'entretien des chasseurs de mines, du *Monge* et de la *Gracieuse*.

Le premier bilan de ces réformes est particulièrement positif, avec une nette diminution, de l'ordre de 20 %, du coût global des prestations d'entretien, et une hausse du taux de disponibilité des bâtiments ; les délais sont mieux respectés et la réactivité des prestataires est accrue. La passation de marchés globaux et la mise en concurrence, combinées au changement de statut de DCN – dont l'amélioration des performances a été saluée par tous les interlocuteurs du

rapporteur –, ont donc permis de réaliser de réels progrès. Est actuellement à l'étude le renouvellement de ces contrats de MCO, qui interviendra à l'été 2008.

b) La hausse de la disponibilité des équipements de la marine

Les avancées enregistrées résultent également de l'allocation de moyens suffisants à l'entretien des matériels, dans le cadre de la loi de programmation militaire. Après la hausse déjà enregistrée en 2006, les moyens inscrits à ce titre par le présent projet de loi sont à nouveau accrus, les crédits de paiement passant de 967,6 millions d'euros en 2006 à 1 157,3 millions d'euros en 2007, soit une augmentation de près de 20 %.

Sur cette somme, incluant également les moyens consacrés à l'entretien des matériels aéronautiques, le SSF se voit allouer 822 millions d'euros en crédits de paiement en 2007, contre 646 millions d'euros l'année précédente.

CRÉDITS DESTINÉS AU MCO DES ÉQUIPEMENTS DE LA MARINE

(en millions d'euros courants)

Programme	Action	Sous-action	Rubrique	AE LFI 2006	AE PLF 2007	CP LFI 2006	CP PLF 2007
146	1	16	Syracuse III MCO	6,3	0	5,6	0
146	3	43	Dissuasion – forces navales	38,9	99,6	28,6	36,7
146	3	63	Autres opérations d'armement	6	6	12,4	10,3
178	3	48	Soutien de la force d'action navale	198,6	382,1	150,2	348,2
178	3	49	Soutien de la force sous-marine	389,9	281,1	366,5	354,6
178	3	50	Soutien de l'aviation navale	343	331,1	298,4	313,1
178	3	54	Soutien transverse	138,1	62,9	105,9	94,3
TOTAL				1 120,8	1 162,8	967,6	1 157,3

Source : ministère de la défense.

Pour autant, cette évolution favorable est destinée à répondre à l'accroissement des besoins, compte tenu de la conjonction de deux opérations majeures, le lancement de l'IPER du *Charles-de-Gaulle* et la poursuite de l'IPER du sous-marin nucléaire lanceur d'engin de nouvelle génération (SNLE-NG) *le Téméraire*, engagée en 2006, auxquelles s'ajoutent l'entretien programmé ou courant des SNA. L'IPER du *Charles-de-Gaulle*, qui doit débiter en juin 2007, pour s'achever en septembre 2008, constitue ainsi une opération d'une ampleur

exceptionnelle, incluant le remplacement des deux cœurs nucléaires, l'adaptation du porte-avions aux Rafale F2 et F3 qui vont entrer en service, ainsi que la mise à niveau des systèmes de communication ; son coût total devrait avoisiner 230 millions d'euros.

Comme en atteste le tableau ci-après, les efforts réalisés ont porté leurs fruits, puisque la marine s'est notablement rapprochée de ses objectifs de disponibilité technique globale des bâtiments, qui se situent à 75 % pour les bâtiments de surface à l'horizon 2008.

**ÉVOLUTION DU TAUX DE DISPONIBILITÉ TECHNIQUE RÉALISÉ
DES PRINCIPAUX BÂTIMENTS DE LA MARINE**

	2002	2003	2004	2005	2006 ⁽¹⁾
Porte-avions <i>Charles de Gaulle</i>	76,6 %	54 %	73,9 %	63,9 %	93 %
Groupe école application (<i>Jeanne d'Arc</i> et <i>Georges Leygues</i>)	46,5 %	54,2 %	55,2 %	69,8 %	81,7 %
TCD	54,7 %	77,9 %	77,6 %	85,1 %	89,6 %
Frégates anti-aériennes ou lance-missiles	52,6 %	26,0 %	74,1 %	67,3 %	97,8 %
Frégates anti-sous-marines	58,2 %	60,3 %	74,3 %	70,3 %	67,8 %
Frégates <i>La Fayette</i>	74,2 %	66,6 %	75,4 %	79,4 %	80,5 %
Avisos	59,7 %	72,7 %	74,3 %	75 %	79,1 %
Chasseurs de mines tripartites	70,0 %	66,0 %	81,5 %	73 %	84,6 %
Pétroliers ravitailleurs	62,6 %	65,4 %	60,8 %	79,1 %	79,2 %
SNA	53,9 %	44,7 %	48,4 %	59,9 %	52,8 %
Frégates de surveillance	73,6 %	66,3 %	74,7 %	75,9 %	70,3 %
Patrouilleurs de 400 tonnes	57,5 %	58,9 %	63,4 %	69,6 %	64,1 %
BATRAL	60,7 %	53,7 %	76,4 %	73,3 %	70,3 %

(1) Du 1^{er} janvier au 31 juillet.

Source : ministère de la défense

Le taux moyen de disponibilité des bâtiments de la force d'action navale s'améliore de façon continue depuis 2003 : de l'ordre de 71 % en 2005, il avoisine 74 % en 2006. Il convient également de relever l'augmentation très sensible de la disponibilité des SNA depuis l'entrée en vigueur des contrats d'entretien globaux passés avec DCN, les SNA assurant une présence à la mer de 200 jours par an ; la légère diminution enregistrée au 31 juillet 2006 est liée à la conjonction de la fin de l'IPER du SNA *Améthyste* et à des travaux réalisés sur le SNA *Casabianca*.

Néanmoins, la situation des chasseurs de mines demeure un sujet de préoccupation, alors même que les remarquables performances de leur système de combat, récemment modernisé, sont toujours obérées par une fiabilité médiocre, qui tarde à s'améliorer. Par ailleurs, la question des rechanges suscite quelques difficultés ⁽¹⁾ ; celles-ci pâtissent de contraintes financières, l'enveloppe qui leur est consacrée ayant été réduite en 2006, et les prélèvements de pièces, qualifiés aussi de « cannibalisation » et généralement mal vécus par les équipages, sont toujours pratiqués, même s'ils sont en baisse.

(1) La gestion de celles-ci avait été reprise dans son intégralité par le SSF en 2003, pour être ensuite confiée en partie aux industriels, dans le cadre de contrats de MCO pièces et main d'œuvre passés en 2005.

L'évolution de la disponibilité des moyens aéronautiques s'avère également favorable, avec toutefois un taux moyen plus limité, atteignant 54 % pour 2005, soit un niveau inférieur à la moyenne des avions du ministère de la défense (s'établissant à 63,5 %). Cet état de fait résulte des conditions spécifiques d'emploi des avions en milieu marin, beaucoup plus exigeantes (par exemple en termes de corrosion), mais aussi du vieillissement des matériels en service, dont la moyenne d'âge atteint 24 ans, tandis que les moyens financiers alloués au MCO sont jugés trop limités ; ceux-ci sont d'ailleurs en augmentation en 2007, atteignant 313,1 millions d'euros (en crédits de paiements), contre 298,4 millions d'euros l'année passée.

ÉVOLUTION DE LA DISPONIBILITÉ DES AVIONS ET HÉLICOPTÈRES DE LA MARINE

(en pourcentage)

Aéronefs de la marine	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Janvier.- juin 2006
Aviation embarquée									
E-2C (Hawkeye)		39	42	49	63	39	52	50	54
Super Etendard modernisé	64	65	56	59	55	58	58	57	52
Rafale Marine				62	45	43	57	58	63
Aviation de patrouille et de surveillance maritime									
ATL2	58	61	56	54	53	55	49	51	54
Falcon 50 SURMAR		86	86	76	72	85	84	85	85
Gardian	68	69	68	67	54	67	58	59	61
Aviation de soutien									
Falcon 10	68	55	51	43	48	51	55	75	80
Nord 262	55	59	45	38	41	45	55	46	41
Cap 10	59	61	58	69	74	67	55	54	48
Rallye	72	79	61	58	61	63	61	64	63
Hélicoptères									
Super-Frelon	55	49	40	45	52	61	56	51	51
Lynx	60	53	37	37	33	37	40	41	49
Dauphin SP	88	89	85	92	88	95	92	95	91
Dauphin Pedro	73	85	64	67	68	69	64	51	45
Panther	77	62	57	48	53	53	50	48	51
Alouette III	71	70	44	47	54	55	41	43	48

Source : ministère de la défense

Les actions conduites par la SIMMAD depuis plusieurs années permettent toutefois d'obtenir des résultats satisfaisants en 2006. La situation des hélicoptères embarqués Lynx et Panther, notamment, longtemps affectée par le manque de rechanges, a été améliorée, tandis que la baisse de la disponibilité de l'Atlantique 2 observée ces dernières années s'est inversée, grâce à l'optimisation de la situation logistique. Par ailleurs, durant la période des embarquements sur le porte-avions *Charles-de-Gaulle*, la disponibilité du groupe aérien embarqué atteint 75 %, grâce à la réactivité des équipes de la SIMMAD.

Pour autant, la situation reste contrainte, et impose une gestion très attentive. Il a par exemple été indiqué au rapporteur que la mise en place des

hélicoptères anti-sous-marins Lynx sur les frégates n'est plus systématique, du fait du potentiel limité de l'aéronef, et qu'elle est désormais subordonnée à l'activité opérationnelle programmée, ce qui n'apparaît guère satisfaisant. L'on ne peut que souhaiter que le renouvellement prévu des hélicoptères Super Frelon et Lynx, par les appareils NH 90 dans leurs versions « Soutien » et « Combat », ne soit pas repoussé encore davantage – l'arrivée des premières unités était initialement prévue en 2005, mais ne devrait intervenir qu'en 2008.

II. — UNE MARINE AU CŒUR DE NOTRE OUTIL DE DÉFENSE

De par la spécificité de son milieu d'intervention, la marine joue un rôle clé dans chacune des grandes fonctions stratégiques que les armées sont tenues d'assurer, à savoir la dissuasion nucléaire, la capacité d'intervenir sur un théâtre extérieur, la protection du territoire et des citoyens, ainsi que la prévention des conflits. De ce fait, elle prend une part active aux opérations extérieures que la France réalise, tout en assurant quotidiennement la défense et la sécurité de nos concitoyens.

A. DES MISSIONS DIVERSIFIÉES

1. La dissuasion

Lors de son discours prononcé à L'Île-Longue, le 19 janvier dernier, le Président de la République a rappelé que la dissuasion nucléaire constituait, face aux inquiétudes actuelles et aux incertitudes du futur, la garantie fondamentale de la sécurité de la France. La doctrine nucléaire conserve pour fondement une politique de non-emploi mais, comme il l'a souligné, cette formule « *ne doit pas laisser planer le doute sur notre volonté et notre capacité à mettre en œuvre nos armes nucléaires* ». La marine participe activement à la fonction de dissuasion, en déployant des missiles balistiques sur les sous-marins de la force océanique stratégique (FOST) et des missiles sur les appareils de l'aéronavale ; elle est dépositaire de 85 % des têtes nucléaires françaises.

Le discours du Président de la République a d'ailleurs abordé plus spécifiquement les capacités de la FOST, en annonçant la réduction du nombre de têtes embarquées sur certains missiles présents sur les SNLE. Ainsi, l'ensemble de nos forces stratégiques ont été configurés dans un esprit de « *flexibilité et de réactivité* », afin « *d'exercer notre réponse directement sur [les] centres de pouvoir, sur [la] capacité à agir* » d'une puissance régionale. Si cette souplesse constitue par nature une caractéristique de la composante aérienne, c'est désormais aussi, au moins pour partie, celle de la force océanique stratégique.

Une part importante des crédits d'équipement de la marine est dévolue à la modernisation des vecteurs de notre dissuasion, avec 462,54 millions d'euros inscrits sur la sous-action « *dissuasion – SNLE-NG* » pour 2007. A la fin de l'année 2004, le troisième SNLE-NG, le *Vigilant*, a pris la relève de l'*Indomptable*. Le quatrième SNLE-NG, le *Terrible*, succèdera en 2010 à l'*Inflexible*, en service depuis 1985, et sera doté du nouveau missile M 51, qui remplacera le missile M 45 et disposera d'une portée accrue.

Les moyens de soutien direct ou indirect des SNLE seront eux aussi renouvelés. Les six SNA de la classe Rubis, modernisés au standard Améthyste et admis au service entre 1983 et 1993, seront remplacés par six SNA Barracuda,

leur commande devant intervenir d'ici la fin de l'année. Le présent projet de loi inscrit 220 millions d'euros en autorisations d'engagement sur ce programme, qui s'ajoutent aux 903,5 et 188,5 millions d'euros ouverts par les deux précédentes lois de finances ; sera notifié le contrat portant sur la première tranche ferme, couvrant le développement et la logistique, ainsi que la commande d'un sous-marin.

Armés par un équipage de 60 personnes, ces bâtiments polyvalents, d'un déplacement de 4 650 tonnes, seront en mesure d'assurer des missions de maîtrise de zones maritimes et de lutte anti-bâtiments de surface et anti-sous-marins. Les Barracuda disposeront en outre d'une capacité de frappe vers la terre, en mettant en œuvre des missiles de croisière naval. Ce programme de missile doit être lancé en 2007, avec la commande des cinquante premiers exemplaires ; dérivé du missile air-sol Scalp-EG, il armera également les frégates multimissions, et la réception du premier lot devrait intervenir en 2013.

Les appareils de l'aéronavale participent également à la mission de dissuasion, grâce notamment à la souplesse d'emploi du porte-avions *Charles-de-Gaulle*. Aux Super Etendard équipés du missile air-sol moyenne portée (ASMP) succéderont à terme les Rafale, équipés du missile air-sol moyenne portée amélioré (ASMP/A). Sur les 49 Super Etendard portés au standard 4 (recueil du renseignement, capacité de tir d'armements guidés laser), 35 sont progressivement portés au standard 5 ; ce dernier fournit aux appareils des capacités d'attaque de précision et de recueil du renseignement de nuit, dont l'importance a été mise en lumière lors des opérations aériennes conduites au Kosovo et en Afghanistan. Cette modernisation, d'un coût total de 164,4 millions d'euros, permettra de faciliter la transition avec le Rafale jusqu'en 2015, date à laquelle tous les Super Etendard auront été retirés du service.

En effet, d'ici 2015, 60 Rafale seront mis en œuvre par l'aéronavale ; ils seront tous monoplaces, la décision de ne retenir que cette version ayant été prise en 2004, afin de réaliser des économies, évaluées à 145,8 millions d'euros. La première flottille de neuf Rafale, au standard 1, a été déclarée opérationnelle en juin 2004, et a notamment pris part à l'opération Agapanthe, conduite en Afghanistan de février à juin 2006, 800 vols ayant été réalisés dans ce cadre. Les livraisons de Rafale au standard F2 (lequel ajoute la capacité de tir des missiles Scalp-EG et Mica, de l'AASM, ainsi que la liaison 16) ont débuté en 2006, avec l'arrivée de deux appareils. Le projet de loi de finances pour 2007 inscrit 435,9 millions d'euros de crédits de paiement pour ce programme.

Trente-huit Rafale ont d'ores et déjà été commandés, une commande supplémentaire devant être passée en 2008, pour neuf exemplaires. Le tableau ci-après présente les perspectives de livraison sur les cinq prochaines années.

CALENDRIER DE LIVRAISON DES AVIONS RAFALE

Année	2006	2007	2008	2009	2010
Commandes	0	0	9	0	0
Livraisons	2	7	7	3	4

Source : ministère de la défense.

2. La projection

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

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

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

— La décision de réaliser un second porte-avions est certainement l’un des choix les plus emblématiques de ce redressement du niveau des équipements de la marine. Comme en témoigne la prochaine IPER du *Charles-de-Gaulle*, qui va immobiliser le groupe aéronaval pendant au moins 15 mois, le lancement d’un tel programme était indispensable, car le groupe aéronaval ne peut être opérationnel en permanence que si la marine dispose de deux porte-avions. C’est pourquoi la commande du second porte-avions est prévue en 2007, afin de permettre une admission au service actif du bâtiment avant la deuxième IPER du *Charles-de-Gaulle*, programmée en 2015.

Une coopération avec le Royaume-Uni, qui souhaite lui aussi acquérir deux porte-avions, de 75 000 tonnes chacun, d’ici le milieu de la décennie prochaine, est envisagée. Elle pourrait engendrer des économies d’échelle sur le développement et la maintenance du programme. Alors qu’en 2005, les industriels

français et britanniques ont démontré que, sous réserve d'adaptations techniques, le design du porte-avions britannique pouvait convenir à l'essentiel du besoin français, un accord gouvernemental a été signé en mars 2006, afin d'associer la France aux études de définition conduites par les Britanniques. Cet accord prévoit que, d'une part, le Royaume-Uni fournit à la France les résultats d'études conduites antérieurement, et que, d'autre part, les parties étatique et industrielle françaises collaborent au processus de conception, en veillant à la prise en compte des besoins français dans les études et en identifiant les possibilités d'économies et les opportunités d'achats en commun. Pour ce faire, des équipes françaises ont été mises en place à Bristol.

En juillet dernier, DCN et Thales ont présenté à la marine un avant-projet de navire dont la plate-forme propulsée est essentiellement de souche britannique, mais avec les adaptations (système de combat, emport du missile nucléaire, catapultes) nécessaires au respect de nos exigences nationales. Le projet actuel s'oriente donc vers une plate-forme d'un déplacement de 70 000 tonnes, servie par un équipage de 900 hommes et capable d'accueillir un groupe aérien de 40 aéronefs (32 Rafale, 3 Hawkeye et 5 hélicoptères NH 90).

Le chef d'état-major de la marine a tenu à souligner, lors de son audition devant la commission, la qualité actuelle de la coopération franco-britannique, alors que celle-ci est traditionnellement présentée comme difficile. A la fin du mois d'octobre, les industriels français et britanniques devraient déposer une première offre les engageant, ce qui ouvrira une période de négociations susceptibles de conduire à un accord d'ici la fin de 2006, se traduisant par la passation d'un contrat. Le présent projet de loi inscrit 90 millions d'euros en crédits de paiement et 700 millions d'euros en autorisations d'engagement dans cette perspective.

— Les forces amphibies sont également concernées par le processus de renouvellement de la flotte, puisque les TCD *Ouragan* et *Orange*, entrés en service respectivement en 1965 et 1968, vont être remplacés par les deux bâtiments de projection et de commandement (BPC) *Mistral* et *Tonnerre*. L'intérêt croissant porté à l'aéromobilité dans les opérations et la recherche d'une complémentarité avec les TCD *Foudre* et *Siroco*, plus récents, ont conduit à privilégier l'option de porte-hélicoptères polyvalents, similaires aux navires américains de la catégorie des *landing helicopter deck* (LHD). D'un déplacement de 21 000 tonnes (soit plus du double de celui de leurs prédécesseurs *Ouragan* et *Orange*), les BPC pourront embarquer un équipage de 160 personnes, ainsi que 450 à 700 hommes, selon la durée de déploiement, 60 véhicules et 16 hélicoptères (Tigre et NH 90).

Le *Mistral* a été réceptionné en février 2006, avec six mois de retard, suite à des difficultés de mise au point de son système de combat. Pour autant, l'utilisation opérationnelle du bâtiment s'est déroulée de façon très satisfaisante durant l'opération *Baliste*, la marine ayant confirmé sa bonne adaptation aux missions qui lui sont assignées, ainsi que ses excellentes caractéristiques aéronautiques et manœuvrières ; son admission au service actif devrait intervenir

sous peu. La réception du *Tonnerre*, quant à elle, a été ajournée en mai 2006, en dépit des bons résultats des essais à la mer, du fait de l'apparition d'un problème de corrosion des sols des locaux de vie sur la partie avant du navire (réalisée par les Chantiers de l'Atlantique, devenus depuis Aker Yards), résultant d'une malfaçon. Des travaux, dont la durée est évaluée à cinq ou six mois, ont été engagés en juillet 2006. Ils conduisent à envisager la réception contractuelle du *Tonnerre* au plus tôt en décembre 2006, et une admission au service actif au printemps 2007. Le *Mistral*, lui aussi concerné par cette malfaçon, mais de façon moindre, devra faire à son tour l'objet d'une remise en état de ses sols.

— Le renouvellement de la flotte de surface concerne également les frégates et avisos. Dans le domaine de la lutte antiaérienne, le programme des frégates Horizon assurera la relève des bâtiments les plus anciens. Alors que, depuis le retrait du service de la frégate lance-missiles *Suffren*, en 2001, la marine ne dispose plus que de trois frégates antiaériennes, au lieu des quatre prévues par le modèle 2015, l'arrivée des deux frégates Horizon, *Forbin* et *Chevalier Paul*, permettra de remplacer le bâtiment *Duquesne*, entré en service en 1970, et de retrouver le format de quatre frégates anti-aériennes.

D'importants jalons ont été franchis en 2006 : *Forbin* a effectué sa première sortie à la mer le 29 juin dernier, et les premiers essais de propulsion ont été réalisés, tandis que *Chevalier Paul* a été mis à flot en juillet dernier. Néanmoins, des retards sont enregistrés dans plusieurs domaines, tels que l'installation du système de combat et l'intégration du système de guerre électronique ; la durée des essais à la mer devra être allongée, notamment pour permettre la qualification du système anti-aérien PAAMS. De ce fait, les dates de livraison des deux frégates ont été repoussées, de décembre 2006 à juin 2008 pour *Forbin* et de mars 2008 à mai 2009 pour *Chevalier Paul*. Le coût du programme est estimé à 2,033 milliards d'euros (sans inclure le système de combat anti-aérien PAAMS).

Il sera également nécessaire de procéder au remplacement de la flotte anti-sous-marin et des avisos, vieillissants. Le concept de frégates multimiions (FREMM) répond à ce besoin, tout en jetant les bases d'une coopération franco-italienne majeure portant sur la construction de 27 unités, dont 17 pour la marine française, pour un coût total de 8,234 milliards d'euros. Le contrat couvrant la réalisation de ces 27 unités a été notifié le 16 novembre 2005 par l'OCCAR (Organisation conjointe de coopération en matière d'armement) aux industriels, avec une commande ferme portant uniquement sur la réalisation des 8 premières frégates pour la France, la part italienne des travaux ayant été incluse dans des tranches conditionnelles à affermir dans les six mois, pour laisser à l'Italie le temps nécessaire pour régler ses difficultés de financement. Ces dernières ayant été surmontées, l'OCCAR a notifié le 9 mai 2006 un avenant au contrat initial couvrant la production des deux premières frégates italiennes, marquant ainsi la véritable entrée de l'Italie dans le programme.

La construction de ces bâtiments s'effectuera sur la base d'une plate-forme unique, dont les fonctions seront dissociées entre la lutte anti-sous-marine (ASM) – pour 8 frégates – et l'action vers la terre (AVT) – pour 9 frégates ⁽¹⁾. Néanmoins, alors que la commande de deux autres frégates Horizon, initialement prévue, a été abandonnée, il est envisagé de les remplacer par deux FREMM dédiées à la lutte anti-aérienne ; une analyse de faisabilité a été réalisée sur ce point au premier semestre 2006 et a montré qu'il était possible de convertir des FREMM prévues en version AVT. Cette option conduit toutefois à réduire *in fine* le nombre total de frégates livrées à la marine.

A ce jour, la livraison de la première FREMM est prévue pour 2011, date à laquelle doit être passée une deuxième commande, portant sur quatre bâtiments, les livraisons s'étalant jusqu'en 2021.

CALENDRIER DE COMMANDES ET DE LIVRAISONS DES FREMM

Année	2005	2006-2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Commandes	8	0	4	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
Livraisons		0	1	1	1	2	2	2	1	2	1	2	2

Source : ministère de la défense.

3. La sauvegarde du territoire et des populations

a) La protection

Alors que la France possède une façade maritime de près de 11 millions de kilomètres, la marine joue un rôle déterminant pour assurer sa protection, à travers sa mission de « *sauvegarde maritime* » ; celle-ci vise à défendre le territoire national et à protéger les intérêts français, de la haute mer jusqu'au littoral, face à la diversification des menaces maritimes, allant du terrorisme au narcotrafic, en passant par l'immigration clandestine, les pêches illégales et la piraterie. Au lendemain de l'échouage du cargo *East Sea* avec ses passagers clandestins au large du Var, en février 2001, la marine a décidé de renforcer sa présence dans les approches maritimes et d'accentuer les patrouilles au large, afin d'accroître le préavis des autorités pour réagir à tout incident. En outre, depuis janvier 2002, une frégate est déployée en permanence en Méditerranée orientale, dans le cadre de l'opération Amarante, afin de pister les navires suspects.

La lutte contre le narcotrafic sollicite ainsi fortement la marine, par exemple aux Antilles, où des opérations, réalisées en coopération avec nos partenaires américains, néerlandais et britanniques, mobilisent une frégate de surveillance et des moyens aériens, pour des missions de trois mois, deux fois par an. Parallèlement, une opération, dénommée *Levrier*, a été menée avec l'Espagne

(1) La commande passée en 2005 porte sur six frégates ASM et deux AVT.

en juin 2006 contre les bateaux *go fast* qui opèrent entre les côtes nord-africaines et espagnoles. Au total, la lutte contre le narcotrafic, qui bénéficie d'une excellente coopération interministérielle, en associant, outre la marine, les douanes et l'Office central de répression du trafic illicite de stupéfiants, a permis d'intercepter en 2005 dix navires et douze tonnes de produits stupéfiants tandis qu'au titre de l'année 2006, peut être évoquée l'interception, dans le Golfe de Guinée, du cargo *Master Endeavour*, qui contenait une tonne et demi de cocaïne dissimulée dans sa structure.

S'agissant de l'immigration clandestine, deux zones, la Guadeloupe et Mayotte, sont particulièrement touchées. A Mayotte, après l'affectation d'une vedette supplémentaire et la création d'une brigade de gendarmerie maritime, en 2004, deux radars supplémentaires et un *Vessel Traffic System* ont été installés en 2006 afin de détecter les embarcations jusqu'à 20 milles nautiques de la côte. Le renforcement des efforts en ce domaine a permis d'intercepter en 2005 huit embarcations et 220 immigrants clandestins dans la zone de Mayotte et de la Réunion.

La veille du littoral est également un aspect indispensable de la sauvegarde maritime. Elle est essentiellement assurée par 59 sémaphores de la marine, dans lesquels travaillent 425 guetteurs. Cette mission comporte deux aspects : protéger les installations maritimes les plus importantes pour la défense nationale⁽¹⁾ et surveiller la navigation pour prévenir les pollutions et sauver des vies humaines, en coordination avec les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS).

Près de 2 000 marins, 70 bâtiments et une trentaine d'aéronefs sont impliqués dans des actions de sauvegarde maritime, qui représentent plus du quart de l'activité des forces et sont devenues la troisième mission de la marine nationale. Grâce à la loi de programmation militaire 2003-2008, ce dispositif sera modernisé. La gendarmerie maritime bénéficie de 24 nouvelles vedettes de 40 tonnes pour la surveillance des eaux territoriales, les trois dernières devant être admises au service actif avant la fin de 2006. L'ensemble des sémaphores et des moyens de surveillance d'autres administrations (CROSS, centres opérationnels des douanes notamment) doit aussi être mis en réseau. Ce projet, dénommé « *Spatio.nav* » (système naval de surveillance des approches maritimes et des espaces sous juridiction nationale), permettra l'exploitation automatique des informations radar, l'appréciation centralisée de la situation des approches maritimes et la consultation de bases de données contribuant à une meilleure connaissance des navires en transit. La surveillance de la façade méditerranéenne a été privilégiée jusqu'à présent, le dispositif « *Spatio.nav* » étant d'ores et déjà opérationnel pour les 19 sémaphores de la région Méditerranée, et le réseau est actuellement étendu aux autres façades maritimes, tout en étant modernisé, par l'intégration d'informations provenant d'autres systèmes (AIS – *Automatic Identification System* –, Trafic 2000). Une troisième phase, prévue sur la période

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

2009-2013, consistera à intégrer de nouveaux capteurs et à moderniser les radars de la chaîne sémaphorique.

La marine n'a pas seulement une vocation militaire, puisqu'elle exerce également des missions de service public : préservation du littoral national des pollutions accidentelles (en 2005, 9 navires pollueurs déroutés et soumis à des poursuites judiciaires), surveillance des pêches (454 navires contrôlés et 40 déroutés en 2005) et sauvegarde des personnes en détresse (466 missions et 348 personnes secourues en 2005), qui relèvent de l'action de l'état en mer et dont l'importance est trop souvent méconnue.

S'agissant de la lutte contre les pollutions et du sauvetage en mer, des efforts considérables ont été accomplis au cours des dernières années, par la modernisation et le renforcement des moyens mis en œuvre par la marine. Quatre remorqueurs de haute mer sont désormais affrétés à temps plein, basés à Brest (l'Abeille *Bourbon*), Cherbourg (l'Abeille *Liberté*), La Rochelle-La Pallice (Abeille *Languedoc*) et Toulon (l'Abeille *Flandre*). S'y ajoute un remorqueur co-affrété avec la *Maritime and coastguard agency* britannique (l'*Anglian Monarch*), stationné dans le Pas-de-Calais. Par ailleurs, la marine met en oeuvre trois bâtiments de soutien en haute mer (BSHM), aux capacités antipollution renforcées (*Alcyon*, l'*Ailette* et le *Carangue*) et un bâtiment de soutien, d'assistance, d'intervention et de dépollution (BSAID *Argonaute*)⁽¹⁾.

Cette évolution du dispositif se traduit par une hausse des moyens alloués aux affrètements : alors qu'ils atteignaient moins de 16 millions d'euros en 2000, ils se sont élevés à 27 millions d'euros en 2005, puis à 31 millions d'euros en 2006 ; en 2007, cette enveloppe budgétaire sera portée à 34 millions d'euros. Peut également être noté le pré-affrètement du navire câblé Île-de-Bréhat par l'Agence européenne de sécurité maritime, depuis le 31 mars 2006, qui permettra à la zone maritime Atlantique d'avoir recours, en cas de besoin, à un bâtiment disposant d'importantes capacités de récupération et de stockage de polluants.

Au total, l'action de la marine, menée en étroite coordination avec celle des autres administrations, porte ses fruits, puisque, depuis le début de l'année 2006, un seul contrevenant a été dérouté.

Si les moyens dont dispose la marine pour accomplir ses missions de sauvegarde maritime et de service public s'avèrent adaptés dans leur ensemble, le nombre de patrouilleurs de service public s'avère toutefois relativement restreint pour assurer les permanences à la mer requises. Il convient ainsi de souligner que pour toute la Corse, seule une vedette de gendarmerie maritime assure des missions de surveillance, alors même que la zone des bouches de Bonifacio et du canal de Corse est risquée, affectée fréquemment par des pollutions. Un renfort, par exemple par un patrouilleur de gendarmerie, serait plus que bienvenu. Il

(1) Ce dispositif naval est complété par des avions de surveillance Falcon 50 M, ainsi que par des hélicoptères de recherche Dauphin et Super Frelon.

apparaît également souhaitable de renforcer les capacités de vision nocturne, particulièrement sur les hélicoptères, afin de disposer de moyens d'identification efficaces tant le jour que la nuit.

b) La prévention

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

Ces unités mènent également des activités liées aux accords de coopération avec des États amis ou alliés et remplissent des missions humanitaires. Elles peuvent être renforcées par des forces projetées à partir de la métropole.

LES PRINCIPAUX MOYENS NAVALS PRÉPOSITIONNÉS EN PERMANENCE HORS MÉTROPOLE

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

Source : « Sauvegarde maritime – Bilan de l'action de la marine nationale 2005/2006 », publié par le ministère de la défense.

B. UNE PARTICIPATION ACTIVE AUX OPERATIONS EXTÉRIEURES

1. La réussite remarquable de l'opération Baliste

Activée le 16 juillet, soit quatre jours après le début des frappes israéliennes sur le Liban, la mission *Baliste* a en fait débuté dès le 12 juillet, par l'appareillage avancé de la frégate anti-sous-marine *Jean de Vienne* de son escale à Sète. Pas moins de huit bâtiments et 1 600 marins ont été déployés en Méditerranée orientale dans ce cadre, avec, de mi-juillet à mi-septembre, une permanence de quatre bâtiments et de 820 marins au large du Liban. L'opération s'est achevée le 9 octobre, avec le retour à Toulon du *Sirocco*, pour laisser la place à Baliste 2, au format d'une frégate, engagée dans la force navale internationale chargée de la surveillance des côtes libanaises.

Cette opération majeure s'est en fait articulée en plusieurs phases. Ont d'abord été assurés l'évacuation des ressortissants, le transport de fret humanitaire ainsi que le ravitaillement de la Force intérimaire des Nations Unies au Liban (FINUL) sur place. La frégate *Jean de Vienne* a été rejointe par le TCD *Sirocco*, qui a quitté Toulon dès le 16 juillet en embarquant quatre hélicoptères et 300 tonnes de ravitaillement, puis par le *Mistral*, qui a appareillé le 19 juillet. Les deux bâtiments sont dotés de capacités hospitalières importantes, particulièrement utiles dans un tel contexte, ainsi que de capacités amphibies adaptées, permettant d'assurer la sécurité des ressortissants évacués. A titre d'exemple, le *Mistral*, qui peut accueillir jusqu'à 2 500 personnes, a pu débarquer, le 26 juillet, dans le port de Mersin, 1 100 ressortissants recueillis à bord à Beyrouth la veille. Ces trois bâtiments étaient appuyés par la frégate anti-aérienne *Jean Bart*, qui, sur place dès le 22 juillet, a également participé à l'évacuation de ressortissants.

Au total, ces opérations ont permis d'évacuer 8 157 personnes (tandis que 6 000 autres l'ont été par des ferries affrétés), et de livrer 2 697 palettes de soutien humanitaire. Doit notamment être souligné le ravitaillement, en vivres et en carburant, de la FINUL, réalisé le 25 juillet en zone de combat et sous la menace de missiles anti-navires, car il a permis d'éviter que la FINUL ne soit contrainte de quitter la zone faute de réserves.

L'opération *Baliste* a ensuite connu une deuxième phase, à partir de la mi-août, en assurant le soutien des détachements du génie, venus participer à la reconstruction des infrastructures au Liban. Le TCD *Foudre* et la frégate anti-aérienne *Cassard* ont appareillé de Toulon le 20 août, en embarquant des composantes des 13^{ème} et 2^{ème} régiments du Génie, ainsi que plus de cent véhicules, tandis que deux bâtiments affrétés les suivaient de près, en transportant des ponts *Bailey*.

Enfin, au début du mois de septembre, *Baliste* a pris part au renfort de la FINUL ; le *Foudre* est arrivé à Beyrouth le 9 septembre, en transportant un détachement précurseur d'une centaine de militaires et de leur matériel ; parallèlement à l'acheminement de 900 hommes par voie aérienne, un cargo

affrété a assuré le transport de matériels équipant nos forces sur place (chars Leclerc, AMX 10 P, groupe d'artillerie sol-sol, section de défense anti-aérienne SATCP). Le 8 septembre, le *Cassard* a été mis à la disposition de la force navale internationale chargée de la surveillance des côtes libanaises, la *Task Force TF 425*, placée sous commandement italien ; c'est la frégate *Courbet* qui a pris sa relève au sein de la TF 425, et elle est toujours sur place. L'opération s'est ainsi peu à peu réorganisée, avec le retour du *Jean Bart*, le 23 août, et du *Mistral*, le 27 août, tandis que le *Foudre* a quitté la zone le 24 septembre, suivi par le *Sirocco* le 5 octobre.

La gestion de cette crise s'avère riche de motifs de satisfaction et d'enseignements. Le fonctionnement interarmées de cette opération s'est avéré exemplaire : *Baliste* a constitué la première opération interarmées conduite par le centre de commandement des opérations maritimes au niveau opératif HRF (*High Readiness Force*) installé à Toulon, certifié en 2005 lors de l'opération Trident, et les capacités du *Mistral* en matière de commandement ont été confirmées. Cela est d'autant plus remarquable que le BPC n'était pas encore admis au service actif, et qu'il a pu être équipé, sans délai, des moyens nécessaires de transmission et de commandement. Au total, *Baliste* a associé un détachement Air, composé d'un Transall et de trois hélicoptères de combat, des troupes et un détachement d'hélicoptères de l'armée de terre, qui sont restés embarqués pendant trois mois à bord du BPC et des TCD, ainsi que le détachement du génie projeté à terre pour construire les ponts d'urgence, parallèlement à l'envoi des premiers éléments de renfort de la FINUL.

Doit être souligné le rôle déterminant des unités et services de la base de Toulon, qui, dès le déclenchement de l'opération, ont été mis à contribution pour que les différents bâtiments puissent appareiller sans délai avec leurs stocks de vivres, de matériels, de munitions et leurs équipements en bon état de fonctionnement. La base de Toulon a été utilisée comme port de projection vers le Liban : outre les ravitaillements et maintenances habituels des bâtiments, elle a accueilli les personnels et matériels de l'armée de terre, avant leur embarquement à bord des TCD, du BPC et des navires affrétés. Enfin, Toulon a également apporté son concours aux opérations de lutte contre la pollution des côtes libanaises, en envoyant sur place du matériel de dépollution et des militaires spécialisés.

2. Une implication forte sur d'autres théâtres

La visibilité médiatique et politique de l'opération *Baliste* ne doit pas pour autant éclipser les autres engagements de la marine au cours de l'année qui vient de s'écouler, et notamment l'opération particulièrement importante conduite dans l'Océan indien.

Depuis les attentats du 11 septembre 2001, la marine participe à l'opération *Enduring Freedom*, qui mobilise les forces alliées dans la lutte contre le terrorisme. La France maintient sur zone au minimum deux navires et un avion

de patrouille maritime, ainsi qu'un détachement de commandos marine présent dans le sud de l'Afghanistan depuis août 2003. La France a assuré le commandement de la *Task Force 150* d'août à décembre 2005, et, du 24 février au 9 juin, elle a déployé le groupe aéronaval dans le cadre de l'opération *Agapanthe 2006*, troisième mission du genre après *Héraclès*, en 2001-2002, et *Agapanthe 2004*.

Destinée à soutenir la coalition et à contribuer à la sécurité dans la zone, *Agapanthe 2006* a mobilisé 3 000 marins, embarqués à bord du *Charles-de-Gaulle* et de quatre bâtiments, dont un SNA, ainsi que la frégate britannique *Lancaster*. Ces bâtiments, de même que les trente aéronefs embarqués sur le porte-avions (*Rafale*, *Super Etendard*, *Hawkeye* et hélicoptères), ont été impliqués dans une demi-douzaine d'exercices aériens et navals, permettant de renforcer la coopération avec les pays riverains de la Mer rouge et de l'Océan indien, comme *Red Shark*, avec les forces armées saoudiennes, *Varuna* et *Virat*, avec la marine et l'armée de l'air indienne, ou encore *Big Fox*, avec les Émirats Arabes Unis.

Au sein même d'*Agapanthe 2006*, la marine a en outre conduit l'opération *Heracles Air Indien*, entre le 5 et le 25 mai, sur le théâtre afghan, afin d'assurer des missions de reconnaissance, d'escorte et d'appui au feu au profit des troupes au sol et des appareils de la coalition, alors que les combats redoublaient d'intensité, face aux offensives des talibans. En moins d'un mois, les avions du *Charles-de-Gaulle* ont effectué 152 missions de combat, soutenues par 65 missions de ravitaillement par des *Rafale* et des *Super Etendard*.

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

Les dépenses occasionnées par les opérations extérieures pour la marine se sont élevées à 40,54 millions d'euros en 2005, contre 54,03 millions d'euros en 2004. Les prévisions réalisées pour 2006 font état d'un coût de 49,96 millions d'euros (dont 32,77 millions d'euros pour la seule opération *Agapanthe/Heracles*), hors opération *Baliste*, laquelle ne peut faire l'objet d'une évaluation exacte à ce jour.

Alors que, longtemps, les surcoûts résultant des opérations extérieures n'ont fait l'objet d'aucune inscription de crédits en loi de finances initiale, la loi de finances pour 2005, puis celle pour 2006, ont rompu avec cette pratique, en prévoyant respectivement 100 puis 175 millions d'euros à ce titre. Si ces montants ne sont pas suffisants pour couvrir l'ensemble des besoins issus des OPEX (qui atteignent en moyenne 600 millions d'euros par an), ils n'en constituent pas moins une avancée significative. Le projet de loi de finances pour 2007 conforte et accentue fortement cette évolution, en inscrivant 375 millions d'euros, ce qui permettra de faciliter le financement de ces dépenses supplémentaires pour les armées.

III. — DES PERSPECTIVES D'AVENIR CONDITIONNÉES PAR PLUSIEURS ENJEUX MAJEURS

A. LA NÉCESSAIRE PRÉSERVATION DE LA COHÉRENCE GLOBALE DE LA MARINE, PAR LE RENOUVELLEMENT DE SES ÉQUIPEMENTS

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

Ce mouvement de renouvellement se poursuit, alors que le BPC *Mistral* doit entrer en service sous peu, suivi, à quelques mois d'intervalle, par le *Tonnerre*. La marine réceptionnera ensuite les frégates anti-aériennes *Horizon Forbin* et *Chevalier-Paul* respectivement en 2008 et 2009. Plusieurs programmes sont également en cours de lancement : après la commande de huit frégates multimissions, en novembre 2005, devrait intervenir d'ici quelques semaines la commande de sous-marins Barracuda, tandis que l'année 2007 sera marquée par la commande du second porte-avions et l'engagement du programme de missile de croisière naval. L'aéronavale n'est pas en reste : les livraisons de Rafale se poursuivent, parallèlement à la modernisation des Super Etendard, et les deux premiers hélicoptères NH 90 devraient être reçus en 2008. Enfin, du côté des armements, seront livrés en 2007 10 missiles Aster pour le système de combat anti-aérien PAAMS, 75 torpilles MU 90, ainsi que 10 missiles de croisière Scalp-EG, 80 missiles air-air Mica et 24 armements air-sol modulaires (AASM).

Cette énumération peut donner à certains le sentiment que la marine est la principale bénéficiaire de l'effort d'équipement réalisé en faveur de nos forces armées. Il n'en est pourtant rien, tout simplement parce que les livraisons prévues visent à remplacer des bâtiments hors d'âge (les TCD *Ouragan* et *Orage*) ou déjà retirés du service actif (la frégate lance missiles *Suffren*). Quant aux programmes actuellement lancés, ils se justifient tous par des besoins dictés à un horizon de moyen-long terme. Les marins insistent en effet sur l'âge moyen de la flotte de surface (frégates de lutte anti-sous-marine et avisos A 69), de l'ordre de 19 ans – soit le double de l'âge moyen des navires de la marine marchande française –, pour souligner combien est indispensable le programme FREMM. S'agissant des sous-marins Barracuda leur livraison devrait s'échelonner entre 2016 et 2027, afin de remplacer des SNA de la classe Rubis âgés alors de plus de 35 ans. Enfin, il apparaît indispensable de disposer d'un deuxième porte-avions, permettant d'assurer la permanence de nos capacités de projection de puissance, dans un contexte international de plus en plus incertain.

Il en va de même pour l'aéronavale : les Rafale viennent peu à peu remplacer les Super Etendard, dont l'entrée en service est intervenue à partir de 1978, et qui doivent être retirés du service d'ici 2015. L'hélicoptère NH 90, dans

ses versions « Soutien » et « Combat », prend la relève des Super Frelon, dont la moyenne d'âge atteint 35,4 ans, ainsi que des Lynx, âgés de 25,7 ans. A cet égard, les retards du programme, conduisant à repousser la mise en service opérationnelle des deux premiers exemplaires dans la version « Soutien » en 2010, sont particulièrement dommageables, et il importe qu'ils ne s'accroissent pas davantage.

Somme toute, les programmes actuels sont indispensables pour permettre à la marine de maintenir sa cohérence globale et de conserver les qualités opérationnelles dont elle apporte la preuve aujourd'hui.

Cette cohérence repose également sur des équipements certes de moindre ampleur, mais tout aussi nécessaires à l'accomplissement par la marine de ses missions. A ce titre, plusieurs matériels méritent une attention particulière. S'agissant des moyens de l'aviation navale, tout d'abord, le remplacement des avions de surveillance maritime Nord 262, vieillissants, n'est pas prévu à ce jour, et il est nécessaire d'engager une réflexion sur ce point, afin de maintenir les capacités actuelles de surveillance. Ensuite, le remplacement des BATRAL, qui jouent un rôle majeur outre-mer, et des patrouilleurs, essentiels pour assurer les missions de sauvegarde maritime, n'est pas inclus dans l'actuelle loi de programmation militaire, et devra inéluctablement être envisagé dans les années à venir. Enfin, la marine ne pourra s'exonérer de renouveler sa flotte de pétroliers-ravitailleurs, lesquels sont entrés en service entre 1980 et 1990.

B. LES ENJEUX DE LA CONDITION DES PERSONNELS AU SEIN D'UNE ARMÉE PROFESSIONNALISÉE

Au sein d'une armée professionnalisée, la gestion des ressources humaines prend incontestablement une nouvelle dimension : si les conditions de vie et d'emploi des appelés ne faisaient pas l'objet d'une grande attention, le bien-être des personnels est aujourd'hui au cœur des préoccupations, parce qu'il conditionne leur volonté de rester dans la marine.

Cette question est d'autant plus prégnante que la marine doit d'ores et déjà s'accommoder d'un sous-effectif militaire de près de 1,6 % et d'une carence en personnels civils de près de 5 %. Certaines spécialités sont plus touchées que d'autres, et des primes de fidélisation (prime de haute technicité, prime réversible de spécialités critiques) ont vocation à venir pallier ces difficultés. Pour autant, ces dispositifs ne font pas l'unanimité parmi les personnels ; ces derniers soulignent qu'ils risquent de porter atteinte à la cohésion des équipages, tout en s'avérant dévalorisants pour les personnels n'exerçant pas les spécialités ciblées. Par ailleurs, certains relèvent que les modalités d'attribution de ces primes, mises en place pour toutes les armées, ne sont pas toujours adaptées aux besoins de la marine.

La marine doit donc s'efforcer de répondre au mieux aux aspirations de ses personnels, et s'adapter en permanence à l'évolution de leurs mœurs et

habitudes, qui suit celle de la société. Outre l'allègement et la compensation indemnitaire des contraintes, la direction du personnel militaire de la marine a mis en place, depuis plusieurs années, des structures destinées à faciliter les démarches sociales des personnels sur les bases : les pôles « *marine accueil* », « *marine emploi* » et « *marine loisirs* ». Le premier a pour mission d'accompagner les personnels dans leurs démarches administratives. Le deuxième facilite la reconversion civile des marins qui arrivent au terme de leur engagement, et aide les conjoints de marins dans leur recherche d'emploi. Enfin, le troisième a une vocation plus culturelle, en offrant de nombreux services (clubs sportifs, activités artistiques...). Ces institutions paraissent bien répondre aux attentes des personnels et de leur famille ; mieux connues que par le passé, elles sont de plus en plus consultées.

Des assistantes sociales, rattachées aux forces, se tiennent en permanence à la disposition des proches des personnels déployés en mission, loin du territoire national. Elles sont ainsi amenées à résoudre des difficultés individuelles liées à l'absence du marin (aide ménagère, soutien moral) et entreprennent des actions collectives à destination des familles, une cellule étant spécialement mise en place à Toulon, par exemple, lorsque le groupe aéronaval est projeté sur des missions particulières.

Dans le prolongement de ces actions, le chef d'état-major de la marine a décidé à l'été 2005 de mettre en place un dispositif destiné à mieux aider les personnels civils et militaires blessés ou gravement malades, indépendamment de toute notion d'imputabilité au service : une cellule d'aide aux blessés et aux malades de la marine (CABMM), composée de trois personnels civils, a été ainsi créée à Toulon ; durant les onze premiers mois de son activité, celle-ci a ouvert 110 dossiers, dont 52 sont en cours. Doit être également rappelée l'initiative dite « *Bien-être à la carte* » (BEAC), qui a pris effet en janvier 2006 : les familles des marins susceptibles d'être projetés sous un faible préavis et pour une durée significative sur des théâtres extérieurs peuvent faire appel, sur une plage horaire étendue, à un conseiller téléphonique en mesure de les mettre en relation avec des prestataires de services à domicile dont elles ont besoin (aide ménagère, appel à un artisan pour des dépannages, assistance administrative et juridique, entre autres). Si le nombre d'utilisateurs est encore limité, sans doute parce que le programme BEAC est encore insuffisamment connu, ce dernier reçoit un accueil positif de la part des marins, car il leur apporte une certaine tranquillité d'esprit lorsqu'ils sont projetés.

Dans le même temps, la marine s'emploie à accompagner au mieux un phénomène en développement, le célibat géographique. Tout d'abord, la prise en charge des frais de déménagement a été étendue en 2005 aux militaires qui installent leur famille dans une résidence qui n'est pas située à proximité de leur nouveau lieu d'affectation, lorsqu'ils rejoignent cette affectation seuls, en célibataire géographique. Parallèlement, s'agissant de l'accès au logement en casernement, pour lequel sont distingués des ayants droits (personnels que la

marine a l'obligation de loger⁽¹⁾) et des ouvrants droits (personnels que la marine peut loger en fonction des capacités disponibles), les célibataires géographiques ouvrants droits se sont vus attribuer une priorité haute, par une directive de novembre 2005. Est également envisagée de mieux prendre en compte la situation de ces célibataires géographiques dans l'aménagement du temps de travail. Enfin, la marine s'est fortement investie pour trouver un partenaire assurant la liaison aérienne Brest-Toulon (Flywest par le passé, Jetairfly aujourd'hui), laquelle permet de disposer d'un moyen rapide, en cas de besoin, pour rallier le domicile familial.

Comme le rapporteur a pu le constater lors de ses entretiens avec les personnels, les principales revendications des marins ont trait au logement. Les difficultés concernent aussi bien les marins éligibles au casernement que ceux qui n'ont d'autre choix que de se tourner vers la location. Dans le premier cas, la vétusté de la majorité des immeubles et l'insuffisance des capacités de logement posent un réel problème. Dans le second cas, la hausse généralisée des loyers, particulièrement sensible à Toulon, à Hyères et en région parisienne, conduit bon nombre de marins à s'éloigner considérablement des bases où ils travaillent – parfois jusqu'à 80 kilomètres. Ainsi, à Toulon, afin de répondre aux besoins exprimés, il serait nécessaire de mettre à disposition 100 logements neufs chaque année jusqu'en 2013 ; la situation s'est certes améliorée, avec la réception de 270 logements neufs ou réhabilités en 2006 – ce qui a permis d'augmenter significativement le taux de satisfaction des demandes –, tandis que 314 logements sont programmés sur la période 2007-2013. Des programmes immobiliers sont également réalisés à Brest, avec notamment la construction de 70 pavillons, tandis qu'un programme d'adaptation et de réhabilitation de 287 logements est en cours. Pour autant, il importe d'amplifier ces efforts.

La garde des enfants constitue également un sujet de préoccupation des marins, rendu plus important encore par la féminisation de la marine : les femmes représentent désormais 11 % des personnels, et plus de la moitié d'entre elles sont en couple avec des marins, ce qui peut poser des difficultés spécifiques en termes de garde, du fait des horaires particuliers auxquels les personnels sont parfois astreints. Sont mises en œuvre des réservations de berceaux auprès des crèches municipales ou associatives, ainsi que l'achat d'heures de garde d'enfants en horaires atypiques auprès d'associations, auxquels s'ajoutent les crèches propres à la marine déjà en place et les programmes de construction à l'étude. La marine se montre particulièrement attentive à ce sujet, d'autant que c'est en son sein, comparativement aux autres armées, que se trouvent les familles les plus nombreuses ; elle a créé à elle seule environ la moitié des crèches du ministère de la défense. Néanmoins, au vu des difficultés que rencontrent les personnels, face à l'insuffisance du nombre de places en crèches et au manque de moyens de garde le soir ou tôt le matin, il est, là encore, nécessaire d'aller plus loin.

(1) *Matelots et quartiers-mâtres, volontaires des armes, élèves non officiers en école, personnels de service, de permanence ou d'astreinte au sein de l'unité.*

C. UN EFFORT INDISPENSABLE À FOURNIR EN FAVEUR DES INFRASTRUCTURES

1. Les travaux concernant les bases navales

Les évolutions auxquelles la marine a dû s'adapter, avec la création du SSF et le transfert des immobilisations de DCN dans les bases navales, conjugués au vieillissement des infrastructures portuaires, ont entraîné de considérables besoins dans les bases – lesquelles doivent de plus se préparer à l'accueil de nouveaux bâtiments. La seule reprise par la marine des installations techniques de DCN se traduit par une charge totale de 292 millions d'euros en investissement et de 108 millions d'euros pour l'entretien, sur la période 2007-2010.

Par ailleurs, chacune des bases navales est tenue de réaliser d'importants travaux. A Toulon, la perspective de l'IPER du *Charles-de-Gaulle* impose de procéder à d'importants investissements (réfection des terre-pleins des bassins Vauban, refonte et achat de grues, remise à niveau des installations électriques) pour un montant total de 50 millions d'euros (en incluant la rénovation du casernement, pour le bâtiment Colosse). Outre les travaux d'aménagement nécessaires pour l'accueil du *Tonnerre* (pour un montant de 3,2 millions d'euros sur 2006 et 2007), l'arrivée des nouvelles frégates imposera de moderniser les appointements de l'îlot Castigneau (10 millions d'euros entre 2007 et 2010) et de remettre à niveau les bassins. D'autres opérations conséquentes sont également programmées pour la période 2006-2010, dont la refonte des installations électriques (18 millions d'euros), le regroupement du SSF sur un site unique (9 millions d'euros) et la création d'un centre médical unique (5 millions d'euros).

Il en va de même pour Brest, où des travaux considérables sont en cours. En premier lieu, sur le site de l'Ile-Longue, est engagée la rénovation des installations techniques (centrale électrique, station de pompage, stations d'eaux réfrigérées des bassins,), dont la construction date pour la plupart des années 1960 ; les travaux, lancés en 2005, devraient être achevés en 2011. Parallèlement, les chantiers d'adaptation de la base à l'arrivée prochaine des nouveaux missiles M 51, dont le rapporteur a eu l'occasion de mesurer l'ampleur, lors de son déplacement à Brest, sont en cours, et se termineront avant 2010. Est aussi engagée la rénovation des installations portuaires, afin de les adapter au plan de stationnement 2015 ; le recentrage de DCN sur le site de la Pointe impose le déménagement du service de vivres et de restauration (pour 15 millions d'euros), tandis qu'a été lancée la mise à niveau des ateliers militaires de la flotte (13 millions d'euros). Se profilent également des opérations majeures en vue de l'accueil de bâtiments futurs, comme la réfection complète du réseau de production et de distribution électrique.

A Cherbourg, est prévue la réalisation d'une digue à vocation civile et militaire, bénéficiant de financements conjoints de la marine et du ministère de l'équipement, pour un montant de 2 millions d'euros.

Enfin, pour ce qui concerne les bases de l'aéronavale, les investissements portant sur les infrastructures s'élèveront à 17,46 millions d'euros en 2007 et à 9,14 millions d'euros en 2008, notamment afin de préparer l'arrivée du NH 90 à Hyères et de rénover la centrale électrique à Lann-Bihoué.

La modernisation des bases de la marine semble donc bien engagée. Pour autant, il apparaît que les crédits destinés aux infrastructures, généralement les premiers à être affectés par des mesures de régulation budgétaire, ne sont pas toujours au rendez-vous ; certaines opérations sont repoussées dans le temps faute de moyens, et les installations vieillissent. Les installations portuaires de Brest, par exemple, reconstruites après la Seconde guerre mondiale, ont plus de cinquante ans. Au vu des besoins considérables pour les années à venir, il importe de réaliser un effort soutenu en faveur des infrastructures, à la fois parce que celles-ci constituent l'environnement immédiat des marins et que leur état influe considérablement sur leur moral, et parce que la qualité des infrastructures participe aussi de l'image de notre marine auprès des bâtiments étrangers faisant escale dans les ports.

2. La rénovation des casernements

En 2001, la marine a lancé la première phase de son plan de réhabilitation et de rénovation des logements en casernement, pour lesquels elle détient une compétence exclusive. Les sommes en jeu pour la période 2001-2008 représentent plus de 100 millions d'euros, dont 11 millions d'euros pour l'outre mer.

Ces investissements se sont élevés à 10 millions d'euros en 2002, à 14 millions d'euros en 2003, à 22 millions d'euros en 2004, mais seulement à 9 millions d'euros en 2005, du fait de contraintes budgétaires. Pour l'année 2006, sont prévus 23 millions d'euros, et 13,4 millions d'euros pour 2007. Néanmoins, même si ces efforts financiers sont substantiels, ils ne sont pas suffisants pour assurer le rythme de rénovation des lits qui avait été prévu initialement – notamment du fait de la mobilisation des crédits d'infrastructures sur les travaux concernant les bases navales –, et la mise en œuvre du plan a pris du retard. Ainsi, à Brest, seulement 18 % du programme de modernisation a déjà été réalisé ; à Toulon, le taux de modernisation du casernement atteint 17 % en 2006 (contre 13 % en 2005) et il sera porté à 21 % dès la fin des travaux sur le bâtiment Colosse. Au total, fin 2005, 3 450 lits avaient été rénovés. La marine a donc dû réviser l'objectif ambitieux défini en 2000 de réaliser la mise aux normes de 1 000 lits par an et elle ne dépassera les 50 % de la cible fixée qu'en 2007. Si elle maintient le cap fixé avec volontarisme, on ne peut que regretter ces délais supplémentaires, se traduisant par des conditions de logement disparates ; l'état général du parc de casernements de la base navale de Toulon, en particulier, présente une certaine vétusté, qui rend une partie de celui-ci impropre à l'hébergement.

D. LA CONSOLIDATION DE L'INDUSTRIE NAVALE FRANÇAISE, PRÉLUDE À DE FUTURS RAPPROCHEMENTS EUROPÉENS

Partenaires industriels historiques de la marine, les anciens arsenaux ont toujours été indispensables au bon fonctionnement de la flotte. Afin de s'adapter au contexte économique et budgétaire de l'après-guerre froide, ils ont entrepris une profonde mutation à partir des années 1990. Après avoir réduit leur format et le nombre de leurs personnels (passés de 23 225 en 1993 à 12 780 dix ans plus tard), ils ont changé de statut en 2003. Transformée en société nationale, la direction des constructions navales a relevé le défi de devenir une véritable entreprise.

Le rapporteur s'est fortement investi dans l'aboutissement des changements statutaires de DCN, puisqu'il a été successivement rapporteur d'une proposition de loi relative à la représentation des personnels au sein du conseil d'administration et des instances représentatives⁽¹⁾ et rapporteur pour avis du projet de loi relatif à l'ouverture du capital de DCN et à la création par celle-ci de filiales⁽²⁾. Il a particulièrement à cœur de défendre les intérêts et l'avenir de l'entreprise, dans le respect des aspirations des 12 093 personnels recensés en 2006.

DCN est désormais une société prospère, qui a consolidé en 2005 les résultats obtenus l'année précédente : son chiffre d'affaires s'est établi à 2,833 milliards d'euros en 2005, en hausse de 8,6 %, tandis que son résultat net a atteint 273,5 millions d'euros, soit une augmentation de 30,7 %. Son carnet de commande est bien rempli, à hauteur de 8,3 milliards d'euros à la fin de 2005.

Le contrat d'entreprise, conclu lors du changement de statut et couvrant la période 2003-2008, est pleinement respecté par les deux parties : les résultats économiques obtenus et l'amélioration des performances – notamment s'agissant du MCO des bâtiments – témoignent de la progression de l'entreprise. DCN a également tenu ses engagements en réalisant un plan d'investissement conséquent – 144 millions d'euros ont été engagés en 2005, et 100 millions d'euros sont prévus pour 2006 – et en accroissant ses efforts de recherche et développement – 99 millions d'euros y ont été consacrés en 2005. L'État a également respecté sa part du contrat, aussi bien en ce qui concerne la dotation en capital qu'au niveau de la passation des commandes ; si l'entreprise pouvait escompter 7 milliards de commandes de la part de l'État sur la période 2003-2008, ce montant devrait être dépassé, compte tenu des différents programmes engagés, auxquels s'ajoutent les contrats pluriannuels de MCO.

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

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

En sus de ces commandes, DCN enregistre par ailleurs de réels succès à l'exportation, ces contrats représentant le tiers de son chiffre d'affaires, ce qui témoigne de son bon positionnement industriel et de sa compétitivité.

DCN a noué depuis plusieurs années des partenariats ponctuels. Il convient de citer l'alliance commerciale conclue avec Thales, *via* notamment leur filiale commune Armaris, ainsi que la coopération avec Navantia pour les sous-marins Scorpène, avec Fincantieri pour les frégates, avec les Chantiers de l'Atlantique pour les BPC, ou encore avec l'italien WASS dans les torpilles. Ces liens attestent de l'intérêt des compétences techniques de DCN, mais leur portée est restée limitée. Avec le changement de statut et la loi du 30 décembre 2004 ⁽¹⁾, les alliances peuvent désormais prendre une dimension nouvelle, par le biais de participations capitalistiques.

Tel est l'objet des discussions engagées entre DCN et Thales, dans le cadre du projet « Convergence », visant à approfondir le partenariat entre les deux entreprises : à l'issue de longues négociations, une déclaration commune d'intention a été signée le 15 décembre 2005 par les ministres de la défense et de l'économie, posant le principe d'une entrée de Thales dans le capital de DCN à hauteur de 25 %, en contrepartie de l'apport à cette dernière de ses activités navales non équipementières, de ses parts dans Armaris, ainsi que du versement d'une soulte – la participation de Thales pouvant croître jusqu'à 35 % au bout de deux ans, après la signature du pacte d'actionnaires. Le nouvel ensemble devrait alors compter 12 600 personnes, pour un chiffre d'affaires d'environ 3 milliards d'euros.

Si ce projet a enregistré des retards, résultant notamment de négociations prolongées sur la valorisation des actifs des deux entreprises, les discussions entre DCN, Thales, l'Agence des participations de l'État (APE) et la DGA sont en cours de finalisation, et devraient aboutir avant la fin de l'année. On ne peut que souhaiter que ce rapprochement se concrétise au plus vite, afin de consolider l'industrie navale française et de la mettre en position favorable dans la perspective d'alliances européennes, à moyen terme.

En effet, l'industrie navale européenne s'avère dispersée en de nombreux pôles ; chaque État disposant d'une marine importante détient ses propres chantiers, les restructurations ayant été menées jusqu'à présent dans un cadre essentiellement national. Au total, l'Europe compte pas moins de neuf maîtres d'œuvre et plus de vingt chantiers navals, alors même que l'industrie navale américaine s'avère beaucoup plus concentrée, avec deux acteurs majeurs, Northrop Grumman et General Dynamics, ayant chacun trois chantiers. C'est pourquoi il importe de restructurer l'industrie européenne, en procédant à des partenariats et alliances, afin de lui permettre de faire face à la concurrence mondiale. DCN, alliée à Thales, a vocation, au vu de ses compétences, à jouer un rôle majeur dans une telle consolidation européenne.

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

Il convient d'ailleurs de noter une première avancée concrète en ce sens, avec le lancement, au début de 2006, de l'initiative *Warship European Procurement Club*, réunissant plusieurs maîtres d'œuvre européens, tels que DCN, BAe Systems, Fincantieri, Navantia et VT Group, et visant à harmoniser leurs pratiques, par la coordination des achats, l'établissement de normes de construction et de spécifications communes, et la coopération avec les fournisseurs. Ce projet devrait ainsi ouvrir la voie à de futurs standards européens de qualité en matière de construction navale militaire, et faciliter à terme des rapprochements.

CONCLUSION

Au-delà des satisfactions légitimes que suscitent les dispositions du projet de loi de finances pour 2007, la marine voit son avenir conditionné, à plus long terme, par le respect d'engagements financiers importants, destinés à assurer le renouvellement de sa flotte et de son parc d'aéronefs. La marine ne peut se permettre d'écarts par rapport à la loi de programmation militaire pour 2003-2008 – pleinement respectée depuis quatre ans –, et il importe que la prochaine loi de programmation poursuive l'effort engagé, afin de garantir la cohérence du format de notre marine ainsi que son efficacité opérationnelle, largement illustrée au cours de l'année qui vient de s'écouler. La mise en œuvre des grands programmes ne doit d'ailleurs pas occulter le besoin de renouvellement d'équipements de taille plus réduite, comme les patrouilleurs et les BATRAL, essentiels à la bonne exécution par la marine des missions qui lui sont confiées.

La condition des personnels revêt désormais, au sein d'une armée professionnelle, une dimension nouvelle, ce qui impose de prendre en compte les besoins et attentes exprimés par les marins. D'un point de vue professionnel, l'amélioration sensible de la disponibilité des équipements constatée depuis trois ans est bien perçue, mais le vieillissement des infrastructures, et notamment des casernements, influe sur leur moral. S'agissant des conditions de vie, les principales préoccupations des personnels ont trait au logement et à la garde des enfants, et il importe de renforcer les efforts déjà réalisés en ce domaine.

Enfin, la marine ne peut se désintéresser des perspectives futures de l'industrie navale nationale, qui lui fournit ses bâtiments. Si l'on ne peut que se féliciter de la réussite du changement de statut de DCN, qui se manifeste par des résultats financiers très satisfaisants, mais aussi par l'amélioration de ses performances industrielles, il convient de se projeter dans l'avenir : le rapprochement de DCN et de Thales, aujourd'hui imminent, doit ouvrir la voie à des alliances européennes, qui permettront d'assurer la pérennité et le développement de nos capacités industrielles.

Rien n'est donc acquis, même si la marine se trouve sur la bonne voie. Néanmoins, parce qu'il constitue un jalon essentiel sur le chemin menant à la modernisation de notre outil de défense, le projet de loi de finances soumis à l'examen de l'Assemblée nationale mérite d'être approuvé. Pour cette raison, le rapporteur se prononce en faveur de l'adoption des crédits pour 2007 du programme « *Préparation et emploi des forces* », dans leur composante navale.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

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

La commission de la défense nationale et des forces armées a entendu l'**amiral Alain Oudot de Dainville**, chef d'état-major de la marine, sur le **projet de loi de finances pour 2007 (n° 3341)**, au cours de sa réunion du mercredi 18 octobre 2006.

L'amiral Alain Oudot de Dainville, chef d'état-major de la marine, a indiqué que le projet de loi de finances pour 2007 correspondait à une année charnière, entre la première année d'application de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) et de mise en œuvre du décret sur les chefs d'état-major, qui a montré toute sa pertinence, et la dernière année de la loi de programmation militaire.

Il a souhaité évoquer la mise en œuvre du budget de 2006, puis aborder les perspectives ouvertes par le projet de budget. Avant de s'exprimer sur la situation du personnel de la marine, il a tenu à saluer la mémoire de deux commandos marine morts au combat en Afghanistan.

En dépit d'un premier semestre marqué par un certain désarroi face à la polémique liée à la coque Q 790 (ex-*Clemenceau*), les marins restent fiers car leur rôle est reconnu et leurs outils opérationnels s'améliorent. Leur moral est bon, quoique fragile. Les marins, militaires et civils, sont sensibles à l'accompagnement social des sujétions de leur métier et restent particulièrement attentifs à l'évolution de leur niveau de vie.

S'agissant des opérations militaires, les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE) ont accompli leur mission de dissuasion sans discontinuité. La participation de la marine à la lutte contre le terrorisme, et plus généralement contre l'insécurité, se poursuit dans le nord de l'Océan Indien et en Asie, en coopération très étroite avec les forces alliées, par le déploiement permanent de deux bâtiments et d'un avion de patrouille maritime. Au printemps, le groupe aéronaval a participé, avec le soutien de l'armée de l'air, aux opérations conduites en Afghanistan, en effectuant plus d'une centaine de missions aériennes de reconnaissance et d'appui au sol. En outre, un détachement de commandos marine est déployé sur le territoire afghan avec d'autres éléments du commandement des opérations spéciales (COS). Il intervient aux côtés des forces spéciales américaines, dans un contexte très difficile.

Dans le Golfe de Guinée, la marine maintient des moyens permanents de soutien, d'intervention et d'évacuation de ressortissants. Constitué d'un bâtiment porte-hélicoptères et de détachements d'avions de patrouille maritime, ce

dispositif appuie l'opération Licorne en Côte d'Ivoire, et apporte également une assistance aux marines riveraines.

Cet été, moins de dix jours après le début de la crise au Liban, une force navale composée de deux bâtiments amphibies et de deux frégates d'escorte était sur place. L'opération Baliste a permis, dans un premier temps, d'évacuer 7 700 ressortissants, d'acheminer 500 tonnes de fret humanitaire et de soutenir la FINUL. Ensuite, cette force a dirigé et soutenu le détachement du génie chargé de la reconstruction des ponts vitaux pour le Liban, par la mise en place des structures Bailey. Elle a pris part également à la surveillance des côtes libanaises, au sein de la FINUL. Depuis début octobre, ce dispositif maritime est allégé : une frégate est maintenue dans la zone d'opérations, tandis qu'un bâtiment amphibie reste en alerte.

L'amiral Oudot de Dainville a jugé la gestion de cette crise riche en enseignements. Elle a constitué la première opération interarmées conduite par le centre de commandement des opérations maritimes de niveau opératif HRF (*High Readiness Force*), certifié en 2005, comme noyau du commandement des forces maritimes. Les capacités du bâtiment de projection et de commandement (BPC) *Mistral* en matière de commandement et d'opérations amphibie ont été confirmées. Par ailleurs, l'opération Baliste a souligné l'importance des frégates d'escorte pour assurer la protection d'une force sous la menace de missiles. Les bâtiments et leurs équipages ont montré leur polyvalence et leur capacité d'adaptation, alors que les missions ont évolué au gré de la situation diplomatique et sur le terrain. La souplesse et la réactivité d'une force en mer, associées à sa liberté de mouvement, offrent une large palette d'options au chef d'état-major des armées. Enfin, les relations avec les services de soutien, au plus près des forces, ont contribué à cette réactivité. Le *Mistral*, qui n'est pas encore admis au service actif, a ainsi été équipé, sans délai, en moyens de transmission et de commandement.

L'interopérabilité de la marine avec l'OTAN est complète. Depuis octobre 2005, notre pays dispose d'un poste de commandement capable de commander la composante navale d'une force de réaction rapide de l'OTAN. La France a été dernièrement la nation hôte de l'exercice *Brilliant Midas* de certification par l'OTAN du NRF (*Nato Response Force*) n° 8 dirigé par l'Espagne.

Parallèlement, les missions de surveillance des zones maritimes se sont poursuivies. En moyenne, 28 navires et trois aéronefs de patrouille maritime sont quotidiennement déployés à plus de 300 nautiques de leur base ou de leur port d'attache, pendant une durée supérieure à sept jours.

Il a rappelé qu'aux côtés de ces opérations proprement militaires, la marine contribue à la sécurité des Français par ses missions de sauvegarde maritime. L'approche interministérielle permet de fédérer les capacités des administrations agissant en mer, la marine apportant ses capacités hauturières, alors que les opérations de lutte contre les trafics nécessitent de pouvoir agir dans

la profondeur. L'approche française élimine les doublons et s'avère la plus pertinente, tant qu'un espace juridique commun européen ne sera pas créé. Depuis le début de l'année, la coopération interministérielle (réunissant la marine, les douanes, le ministère de la justice et la police) et internationale a permis de mener plusieurs opérations de lutte contre le narcotrafic en Atlantique et en Méditerranée.

Les moyens de la marine, mobiles ou fixes, contribuent également à la lutte contre l'immigration clandestine, particulièrement en Guadeloupe et à Mayotte, où les préfets coordonnent l'action des administrations concernées. La mise en service de deux radars de veille à Mayotte a permis d'accroître sensiblement les interceptions – depuis le début de l'année, près de 80 embarcations et 1 600 immigrants ont été interceptés. La marine participe également activement à la mise en place de l'agence européenne FRONTEX.

La lutte contre la pêche illicite se poursuit : en Guyane, les fraudes sont en diminution, avec 18 interceptions sur les 9 premiers mois de 2006, au lieu de 32 en 2005 et 58 en 2004. Cependant, elles s'avèrent plus violentes – un commando, notamment, a été blessé par balle par un pêcheur. Dans les Terres australes et antarctiques françaises, aucun contrevenant n'a été détecté en 2006. La combinaison de la surveillance par satellite et de patrouilles de navires, menées en coordination avec les Australiens, a porté ses fruits.

En matière de lutte contre la pollution, un seul contrevenant a été dérouteré depuis le début de l'année. L'emploi coordonné des moyens des administrations, associé à l'action vigoureuse du ministère de la justice, semble montrer son efficacité. Enfin, la marine assure des opérations d'assistance en mer, plus de 200 personnes ayant été secourues depuis le début de l'année.

Il a observé que les moyens de la marine et ses personnels étaient régulièrement engagés sur le territoire national, soit dans le cadre de Vigipirate, soit lors de missions de circonstance, telles que le dispositif de lutte contre le virus chikungunya à La Réunion.

Parallèlement, la bataille de la disponibilité des moyens se poursuit. L'évolution de la disponibilité est source de satisfaction, sa hausse influant directement sur le moral des marins. Le taux moyen de disponibilité technique des bâtiments devrait atteindre 72 % en 2006, contre 70 % en 2005 et 65 % en 2004, tandis que le nombre de jours d'indisponibilité accidentelle des bâtiments a été divisé par 4 depuis 2003.

Le service de soutien de la flotte a poursuivi en 2006 son travail de redéfinition de sa politique contractuelle, afin de négocier des contrats d'entretien engageant l'industriel sur un objectif de disponibilité pour plusieurs années. Ceux-ci conduisent l'industriel à optimiser l'organisation de son chantier, à améliorer sa productivité et à investir à bon escient, et la pertinence de ces choix se mesure déjà dans les résultats obtenus. Enfin, s'agissant du soutien des matériels de

l'aéronautique navale, la SIMMAD poursuit ses efforts, afin de réduire le coût et la charge de maintenance des avions. Au total, la marine enregistre une amélioration du service et des délais maîtrisés, à coût constant.

Abordant le projet de loi de finances, l'amiral Alain Oudot de Dainville a souligné que, compte tenu de l'architecture en programmes, il n'y avait plus de budget de la marine *stricto sensu*. Des objectifs sont fixés, et la marine prend sa part à leur réalisation. En tant que responsable de sa cohérence, le chef d'état-major de la marine s'assure de l'harmonie des contributions des programmes de la mission « Défense » à la préparation et à l'emploi des forces navales, à leur équipement et à leur soutien.

Bien que l'exercice budgétaire actuel ne soit pas achevé, plusieurs enseignements peuvent être retirés. Tout d'abord, les responsables de l'emploi et de la gestion des crédits se sont appropriés la démarche de la performance. Les expérimentations de déconcentration financière menées par la marine, essentiellement sur le périmètre restreint du fonctionnement, le montrent, même si leur portée reste limitée. Ensuite, la mise en place de la LOLF se traduit par une complexité réelle des procédures budgétaires et comptables, et il importe de veiller à ce que les surcharges administratives qui en découlent se résolvent et qu'elles ne portent pas préjudice à la qualité de la gestion ou à la finalité de l'exécution des dépenses. La flexibilité sur les crédits de fonctionnement reste contrainte par le caractère obligatoire des dépenses et les mises en réserve et, de fait, la gestion de ces crédits s'avère quelque peu figée. Sur le titre 2, la mise en œuvre de la LOLF s'avère une réelle incitation à piloter plus finement la masse salariale.

Il a rappelé qu'au sein de la mission « Défense », la marine est concernée par les programmes « Préparation et emploi des forces » (178), « Équipement des forces » (146) et « Soutien de la politique de défense » (212).

Le programme « Préparation et emploi des forces » concerne la quasi-totalité des unités de la marine, réunies au sein de l'action « Préparation des forces navales ». Celle-ci rassemble 91 % du personnel de la marine, dont 17 % de civils, et comprend la masse salariale afférente, les crédits de fonctionnement, dont les carburants, et les crédits d'entretien du matériel. Un budget opérationnel de programme (BOP), correspondant à l'action « Préparation des forces navales », est placé sous la responsabilité du major général de la marine.

Le niveau des effectifs est maintenu, à quelques ajustements de périmètre près. La masse salariale allouée à l'action « Préparation des forces navales » atteint 2,6 milliards d'euros, dont 1 milliard d'euros au titre des cotisations et prestations sociales, dont les pensions. Les mesures catégorielles liées à la programmation en faveur du personnel militaire sont de 6,3 millions d'euros, dont 4 millions d'euros pour la revalorisation de l'indemnité pour charges militaires et 2,3 millions d'euros pour le fonds de consolidation de la professionnalisation. La montée en puissance de la réserve se poursuit, avec une augmentation des ressources de 0,6 million d'euros.

En 2006, la marine a poursuivi sa recherche d'économies de fonctionnement, afin de préserver son activité. Ces mesures ont porté tant sur les dépenses de fonctionnement des directions et des services de la marine et des forces – frais de déplacement, relations publiques, réduction des achats de peinture, renouvellement de stocks... – que sur les dépenses courantes d'entretien de la flotte (hors les contrats de maintien en condition opérationnelle – MCO). Alors que l'activité reste inchangée, l'importance de ces efforts est à la limite du supportable.

Face à l'évolution des prix des produits pétroliers, des consignes très strictes ont été données pour limiter les consommations et ravitailler au meilleur prix les bâtiments. Compte tenu des cours atteints cet été, une variation de 10 % du prix de la tonne de gazole représente une dépense supplémentaire pour la marine de l'ordre de 650 000 à 750 000 euros par mois. Parallèlement, les prélèvements nets sur les stocks en métropole de gazole de navigation se sont accélérés, pour atteindre près de 42 000 tonnes, les ressources financières disponibles ayant été consacrées en priorité au maintien de l'activité. Désormais, la marine nationale dispose de l'équivalent de moins de trois mois d'activité. Sur ce point, la mise en œuvre de la LOLF n'a pas assoupli les mécanismes budgétaires existants, afin de permettre à la marine de saisir des opportunités lors des baisses du cours du baril.

En juillet, il s'est avéré nécessaire de réduire les prévisions d'activité de l'ordre de 7 % pour le dernier semestre. Le renchérissement du coût du combustible, le niveau des réserves en gazole et les opérations au large du Liban ont conduit à l'annulation d'un déploiement d'une frégate aux Antilles pour la lutte contre le narcotrafic et d'un entraînement majeur de la force d'action navale, ainsi qu'à une réduction significative de la participation à l'exercice *Brilliant Midas*.

L'amiral Alain Oudot de Dainville a précisé que le projet de loi de finances alloue 454 millions d'euros au fonctionnement et à l'activité des forces navales. Ce montant inclut les crédits de fonctionnement des services de soutien et ceux destinés au recrutement, à la formation et à la gestion du personnel militaire. La hausse de 17 millions d'euros s'explique en quasi-totalité par la revalorisation des crédits pour les combustibles de navigation et les carburants aéronautiques. Cependant, elle ne permettra pas de reconstituer les stocks de gazole dans les ports de métropole, en diminution depuis trois ans. Aussi, si le cours du combustible ne diminue pas sensiblement, une réduction de l'activité des bâtiments sera inéluctable en 2007, plus aucune ponction nette ne pouvant être envisagée.

La part relative des produits pétroliers au sein des crédits de fonctionnement dans le titre 3 hors loi de programmation militaire est passée de 12 % en 2004 à 13 % en 2005, 16 % en 2006 et devrait atteindre 19 % en 2007. Comme cette année, le respect des dotations budgétaires en 2007 imposera de très fortes contraintes sur le fonctionnement courant des unités. Par ailleurs, l'apparition de nouvelles missions, telles que le renforcement de la sûreté des

approches et des plans d'eau des ports civils, va exiger des moyens dont la marine ne dispose pas à ce jour.

1 110 millions d'euros de crédits de paiement, relevant du titre 3, sont consacrés à l'entretien des équipements, soit une hausse de 19 % par rapport à 2006. Cette hausse – qui s'inscrit dans la loi de programmation militaire – est notamment due à la conjonction de deux opérations d'entretien majeures, l'IPER (indisponibilité périodique pour entretien et réparations) du porte-avions *Charles de Gaulle* et celle du SNLE-NG *le Téméraire*.

Il a estimé que la situation des matériels est source à la fois de satisfaction et de préoccupation. Les projections faites pour les prochaines années montrent que le niveau de ressources nécessaires au maintien de la disponibilité technique des équipements demeure élevé. Elles représentent aujourd'hui pour la marine le quart des dépenses de la loi de programmation militaire. Le vieillissement de la flotte et les retards pris dans ses programmes de renouvellement sont autant de handicaps supplémentaires. Même si des économies notables ont été réalisées, une nouvelle diminution des prix est absolument vitale. Elle résultera des actions vigoureuses du service de soutien de la flotte, qui doit poursuivre sa politique contractuelle rénovée. Cette maîtrise des coûts dépend aussi du réalisme des industriels, et au premier chef de DCN. La marine attend de cette dernière l'amplification des progrès constatés et une participation aux réductions de coûts, dégagés d'une part par ses gains de productivité et d'autre part par nos efforts d'adaptation.

Sont également attendus des travaux de la mission pour la maintenance aéronautique, mise en place par le ministre, des voies d'application concrètes et pertinentes pour optimiser l'emploi des ressources.

Le renouvellement des moyens de la marine se poursuit : dans le domaine de la dissuasion, la construction du SNLE-NG n° 4 *Le Terrible* doit permettre sa présentation aux essais début 2009. Hors dissuasion, la moitié des programmes de la marine est conduite en coopération européenne.

Les lancements des programmes Barracuda (avec 220 millions en autorisations d'engagement), de missile de croisière naval (600 millions d'euros en autorisations d'engagement) et de deuxième porte-avions (700 millions d'euros en autorisations d'engagement) seront des événements déterminants, à plusieurs égards. Tout d'abord, du point de vue des opérations militaires, ces programmes permettent d'amorcer le renouvellement de la flotte des sous-marins d'attaque et le recouvrement futur de la permanence à la mer du groupe aéronaval, ainsi que de disposer au cours de la prochaine décennie d'une capacité permanente de frappe en premier depuis la mer. Ensuite, le plan de charge des industriels est conforté, et leurs capacités techniques sont reconnues, nationalement ou en coopération, comme le montre le bon déroulement du programme de deuxième porte-avions avec nos partenaires britanniques. Enfin, et avant tout, ces programmes assurent la pérennité de notre capacité à agir en mer et depuis la mer.

Les crédits destinés à l'équipement des forces navales sont conformes à la loi de programmation militaire. Ils représentent 2,2 milliards d'euros en crédits de paiement. Plus des deux tiers sont consacrés aux programmes classiques, dont près de 800 millions d'euros à la fabrication, ce qui montre les efforts consentis en faveur de la modernisation des moyens navals. Celle-ci se concrétisera par l'admission au service actif des bâtiments de projection et de commandement *Mistral* et *Tonnerre*. L'aptitude de la France à projeter des forces à partir de la mer en sera très nettement renforcée. La capacité de projection de puissance à partir de la mer sera également développée en 2007, avec la livraison de sept Rafale au standard F2 à capacité air-sol.

Enfin, le renouvellement des frégates se poursuit, avec la découpe de la première tôle des frégates multimissions (FREMM) et la présentation aux essais à la mer de la première frégate anti-aérienne Horizon, *Forbin*, et la première sortie à la mer du *Chevalier Paul*. L'année 2007 sera donc ponctuée d'événements majeurs pour la marine.

Placé sous la direction du secrétaire général pour l'administration, le programme « Soutien de la politique de défense » comprend 231 millions d'euros de crédits de paiement bénéficiant à la marine : 12 millions d'euros sont destinés aux systèmes d'information et de gestion et 219 millions d'euros financent les investissements d'infrastructures. La réhabilitation des installations portuaires nécessite en effet des investissements importants : en 2007, 56 millions d'euros de crédits de paiement seront consacrés à ces installations et aux pyrotechnies. À Brest, l'adaptation des installations de l'Île Longue aux futurs missiles M51 se poursuit dans le cadre du programme 146 (111 millions d'euros en crédits de paiement). En outre, 79 millions d'euros de crédits de paiement sont destinés à la rénovation des infrastructures de l'Île Longue. Enfin, 83 millions d'euros sont consacrés à l'infrastructure générale, concernant l'accueil des équipements futurs, les installations à terre et la rationalisation des emprises dans les ports.

L'amiral Oudot de Dainville a conclu en jugeant ce budget exigeant en termes de fonctionnement et d'activité. Soucieuse d'utiliser au mieux chaque euro alloué par la Nation, la marine est attachée à la culture de performance et à la pertinence d'une approche budgétaire interarmées. Les mentalités évoluent positivement, mais sa réussite passe par un équilibre harmonieux entre l'impératif de transparence et une relative simplification de la mise en œuvre de la LOLF. Pour la préparation de l'avenir, le projet de loi de finances permet, par les commandes et les livraisons prévues, de doter la France d'un outil naval performant et efficace, tout en renforçant la coopération interarmées et européenne. Cohérent avec nos intérêts de puissance et de nation maritime, les objectifs de ce budget ne seront atteints qu'au prix de la continuité des efforts réalisés dans les années à venir.

Le président Guy Teissier a rappelé les propos tenus devant la commission par le secrétaire général pour l'administration, qui avait souligné l'intérêt que porte la marine au recrutement et à l'emploi de personnels civils. Il a

souhaité connaître les raisons de ce besoin important pour ce type de personnels au sein de la marine, et s'est interrogé sur l'éventualité de voir des civils occuper des postes opérationnels sensibles. Il est vrai que l'emploi de personnels civils est moins coûteux que celui de militaires. Dans cette perspective, l'utilisation de navires de plus en plus modernes emporte-t-elle un accroissement du nombre des postes confiés à des civils ? Évoquant la difficulté de la condition de marin, il s'est également interrogé sur la capacité des personnels à accepter les sujétions qui s'y trouvent liées, alors que le moral des personnels semble fragile.

L'amiral Alain Oudot de Dainville a souligné que la marine repose avant tout sur les hommes, et que le moral constitue un élément déterminant de l'efficacité des personnels ; c'est bien pour cette raison que l'état-major reste particulièrement attentif à l'évolution de la masse salariale ainsi qu'à la qualité du suivi social.

Lors de la professionnalisation des armées, la marine a décidé de se réorganiser, en investissant dans le personnel civil. Elle en emploie aujourd'hui 9 500, soit 20 % de son effectif total. Ce taux est le plus élevé parmi toutes les armées. L'emploi de personnels civils permet de disposer de bonnes compétences et de stabiliser l'emploi, ce qui constitue une garantie d'efficacité et incite la marine à poursuivre dans cette voie. Par ailleurs, la présence de civils est indispensable au sein de l'état-major, où il est nécessaire de croiser les cultures, compte tenu des relations entretenues avec des structures politico-militaires. La vision de personnels ne venant pas du monde militaire apporte beaucoup, et s'avère complémentaire de celle des militaires. Enfin, à l'instar de certains anciens appelés du contingent, les personnels civils recèlent des compétences qui leur sont propres ; leur rôle fut par exemple essentiel pour la conception d'un mode de financement innovant pour l'acquisition des FREMM. Parallèlement, la marine souhaite poursuivre le processus d'externalisation, ce qui conduit également à recourir à des civils, par définition.

Le moral des hommes est effectivement fragile, et peut se retourner très rapidement ; or il constitue une condition *sine qua non* de l'efficacité de la marine, comme l'a montré récemment l'excellent déroulement des opérations conduites au Liban. Aujourd'hui, sa qualité est mesurée à sept sur dix, donnée encourageante mais peu significative tant il est vrai que seule son évolution est riche d'enseignements. A cet égard, les mesures sociales contenues dans le projet de loi de finances, notamment celles prises dans le cadre du plan d'amélioration de la condition militaire et du fonds de consolidation de la professionnalisation, concourent au maintien d'un bon état d'esprit au sein des unités. Cependant, les questions du coût du logement, particulièrement élevé en zones côtières et du manque de places dans les crèches demeurent posées.

Soulignant l'excellent accueil qui lui a été réservé lors de ses visites à Toulon et à Brest, **M. Philippe Vitel** a indiqué avoir trouvé le moral des marins satisfaisant, notamment en raison de la hausse de la disponibilité des équipements, laquelle résulte du respect de la loi de programmation. Évoquant les primes de

fidélisation, il a formé le vœu de voir ce dispositif simplifié et clarifié afin d'accroître son efficacité. Par ailleurs, s'agissant du renouvellement de la flotte, deux points doivent être relevés : le nombre de patrouilleurs, indispensables aux missions de sauvegarde marine, s'avère insuffisant ; la disponibilité des chasseurs de mines apparaît insatisfaisante. Il a ensuite souhaité obtenir des informations sur la possibilité d'une acquisition d'un quatrième appareil Hawkeye, ainsi que sur le remplacement de l'avion Nord 262, très vieillissant. Par ailleurs, il a souligné que les crédits d'externalisation risquent d'être insuffisants pour la fin de l'exercice 2006, tant à Brest qu'à Toulon. Enfin, il apparaît que l'amélioration des infrastructures portuaires doit constituer une priorité, notamment dans la perspective de la prochaine loi de programmation militaire, alors même que ces infrastructures concourent à la bonne image de la marine auprès des navires étrangers qui font escale dans nos ports.

L'Amiral Oudot de Dainville a indiqué qu'afin d'atténuer les difficultés liées à l'éloignement, une mesure de rapprochement à mi-campagne a été créée pour les missions d'une durée d'un an, laquelle a eu un effet immédiat sur le taux de volontariat des personnels pour ce type d'affectation. Rappelant l'adage selon lequel « *prime indue, déprime en vue* », il a estimé que le dispositif des primes est comparable à un château de cartes ; la chute de l'une d'entre elles ne manquerait pas de faire choir l'ensemble. Il est donc nécessaire de se montrer prudent en la matière. Deux primes concourent particulièrement à la fidélisation des personnels : la prime de haute technicité et la prime réversible de spécialité critique. Cette dernière est notamment destinée à des personnels très qualifiés qui quittent prématurément le service, tels les atomiciens, lesquels intègrent souvent le secteur civil après moins de dix-sept années accomplies dans la marine, alors même que leur formation constitue un investissement important.

La moyenne d'âge des bâtiments de la marine nationale est deux fois supérieure à celle observée dans la marine marchande. C'est pourquoi la marine étudie la possibilité de revendre plus tôt ses bâtiments, afin de privilégier les investissements dans des bâtiments de nouvelle génération et de bénéficier des progrès réalisés dans la construction, qui permettent d'obtenir des économies : ainsi, le coût du *Mistral* est équivalent à celui du *Sirocco*, deux fois plus petit.

La flottille des patrouilleurs, dont le rôle en matière de sécurité revêt une importance croissante, doit être renouvelée dans le cadre de la future loi de programmation militaire ; au demeurant, le coût de ces bâtiments n'est pas très élevé. Les chasseurs de mines sont un réel motif de préoccupation ; néanmoins, les problèmes techniques qui les affectent sont bien identifiés et leur disponibilité est en cours d'amélioration. Enfin, est effectivement envisagée la possibilité d'acquérir d'occasion un quatrième appareil Hawkeye, pour proposer cette option au chef d'état-major des armées.

La flotte des avions Nord 262 constitue effectivement un sujet de préoccupation. La marine se fixe pour objectif d'accroître son parc de Falcon 50, lesquels sont capables d'effectuer des missions de surveillance au large ; cette

action hauturière s'avère en effet complémentaire des missions réalisées par les avions des douanes. Il importe que les administrations ne se concurrencent pas dans l'exercice de leurs missions, et qu'il n'y ait pas de doublon.

Enfin, les crédits d'externalisation ont été calculés au plus juste ; la marine souhaite regrouper les marchés d'externalisation, lesquels sont trop dispersés. Se pose à Brest le problème particulier de l'externalisation du transport de rade ; pour réduire sa charge financière, la possibilité d'ouvrir ces moyens de transport au trafic civil est étudiée.

Les infrastructures portuaires, reconstruites après la seconde guerre mondiale, ont désormais plus de 50 ans et il est nécessaire d'investir, comme à Toulon, où le bassin Vauban fait l'objet d'une réhabilitation dans la perspective de l'IPER du *Charles-de-Gaulle*. À Brest, est en cours un chantier de partage des installations avec DCN.

M. Gilbert Le Bris a souhaité savoir si le programme du deuxième porte-avions serait engagé de manière irréversible en mai 2007. Lors d'événements récents au cours desquels la marine a été mise à contribution, comme le tsunami en Indonésie ou le conflit du Liban, l'Europe a joué un rôle diplomatique mais les interventions militaires des différents États membres ont donné l'impression de réactions nationales et d'une absence de concertation. Par-delà le poids important de l'OTAN en matière maritime, quelles initiatives peuvent être envisagées pour relancer la dynamique de l'Europe de la défense en matière navale ? Alors qu'un équilibre avait été trouvé avec la Convention de Montego Bay de 1982, garantissant le principe de la liberté des mers, faut-il craindre une remise en question de celui-ci, du fait de la multiplication des restrictions, par exemple avec la zone de protection écologique en Méditerranée ou les zones maritimes particulièrement vulnérables dans l'Atlantique ? Ces évolutions sont-elles susceptibles d'affecter la capacité d'action de la marine nationale ?

M. Jean-Michel Boucheron a souhaité connaître l'état d'avancement du dossier de l'acquisition du *Joint Strike Fighter* (JSF) dans sa version STOVL (*Short take-off vertical landing*) par la *Royal Navy*. La marine nationale participe actuellement au contrôle des éventuels trafics d'armes au large du Liban. Quelle est la nature des rapports entretenus avec la marine israélienne et comment s'organise le partage des tâches avec celle-ci ? Quelle appréciation peut être portée sur les capacités effectives de contrôle au regard des contraintes imposées par le mandat de l'ONU ? Il a souhaité également obtenir davantage de précisions sur les rapports entretenus par la marine avec DCN, notamment en ce qui concerne les prix demandés par l'industriel et le réalisme technique de ses propositions.

L'amiral Alain Oudot de Dainville a estimé que les élections du printemps 2007 constituaient une échéance politique importante, et vécue comme telle par les militaires, toujours attachés à la primauté du pouvoir politique. Il appartiendra aux nouvelles autorités de définir les inflexions éventuelles de la politique de défense. Concernant le deuxième porte-avions, il faut souligner la

qualité actuelle de la coopération franco-britannique, alors que celle-ci est traditionnellement présentée comme difficile. La réussite de cette coopération conditionne celle du programme de second porte-avions. A la fin du mois d'octobre, les industriels français et britanniques devraient déposer une première offre les engageant, ce qui ouvrira une période de négociations susceptible de conduire à un accord d'ici la fin de 2006, se traduisant par la passation d'un contrat.

Si l'on ne peut que déplorer le caractère dispersé du déploiement des moyens navals nationaux lors de la crise du Liban, sur place la coopération était bien réelle. Elle a été rendue indispensable par l'exiguïté du théâtre d'opération et par la concentration de navires militaires. Cette coopération s'exerce encore maintenant entre marines européennes, mais aussi avec l'*US Navy*. La marine française est présente sur zone mais n'intervient pas dans le cadre de l'ONU. Elle dispose d'officiers de liaison placés auprès de la marine allemande, qui assure le commandement des forces maritimes sous mandat de l'ONU.

Même si une frégate britannique a assuré la protection aérienne du *Charles-de-Gaulle* lors de son dernier déplacement dans l'Océan Indien, le travail continu de coopération avec les marines européennes porte moins sur l'aspect opérationnel que sur les aspects organiques et l'entraînement. Il est également nécessaire d'accroître les échanges de jeunes officiers en constituant une forme d'« Erasmus naval », permettant à ceux-ci de prendre en considération le caractère primordial de la dimension européenne.

Les restrictions croissantes au principe de la liberté des mers sont un sujet de préoccupation, les textes récents, qu'il s'agisse de la convention et du protocole SUA (*Suppression of Unlawful Acts*) ou des conventions de Palerme, Bruxelles et Vienne, vont tous dans le sens d'une prise en compte plus large des exigences de sécurité en mer et entraînent des contraintes supplémentaires. Comme la sécurité en mer constitue un élément de vulnérabilité au regard de la croissance considérable du trafic maritime commercial et des flux d'approvisionnement énergétique, ce souci de sécurisation va inévitablement continuer à prendre de l'ampleur. Il reste que les marines militaires anglo-saxonnes feront tout ce qui est en leur pouvoir lors des négociations de textes pour préserver la liberté d'accès des navires militaires. Quant au monde sous-marin, il restera le domaine de la plus grande liberté d'action.

Les Britanniques poursuivent une réflexion approfondie sur l'emploi du JSF et plus généralement d'un groupe aérien de porte-avions. Dans ce contexte, il est clair que la coopération avec la France, qui dispose d'une expérience opérationnelle reconnue, est précieuse.

Après avoir considéré que la marine nationale entretenait de bonnes relations avec DCN, l'amiral Oudot de Dainville s'est félicité des transformations qui ont amélioré le fonctionnement de l'entreprise, depuis le changement de statut intervenu en juin 2003. Dans le cadre d'un contrat d'entreprise qui lie DCN à

l'État jusqu'en 2008, l'industriel additionne de très bons résultats : il est rentable, maîtrise ses coûts et rend d'excellents services à la marine. Cela étant, de très importantes échéances se profilent, avec la commande à venir des sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) Barracuda, la construction des FREMM et la définition, puis la construction du second porte-avions. DCN doit donc, compte tenu de ces perspectives, s'appliquer à mettre en œuvre des processus innovants de construction afin de baisser ses coûts. A titre d'exemple, les chantiers navals civils de Saint-Nazaire sont très performants en matière de construction de coques nues. DCN doit donc réaliser des gains de productivité et les partager avec la marine nationale.

Le rapprochement de DCN avec Thalès (processus « Convergence ») est essentiel. C'est un préalable à la constitution d'un groupe de construction navale européen de taille à faire face efficacement aux chantiers navals concurrents américains. Ainsi, on ne dénombre aux États-Unis que cinq constructeurs navals militaires qui s'appuient sur cinq bureaux d'études, à comparer aux quatorze bureaux d'études en Europe. Il serait possible de procéder à des regroupements européens, afin d'obtenir des économies d'échelle, par la production de bâtiments communs, sans imposer à ces derniers des spécifications inutiles, sources de surcoûts. Si les rapports de travail avec DCN ont parfois été conflictuels avant son changement de statut, ils sont désormais très fructueux et s'inscrivent dans une relation de client et de fournisseur.

M. Charles Cova a évoqué la hausse du coût des carburants, qui entraîne pour la marine des difficultés dans l'accomplissement de ses missions. Il a prôné la mise en œuvre de procédures dérogatoires, tendant à offrir une plus grande souplesse dans l'engagement des dépenses, afin de profiter des baisses momentanées de prix du pétrole pour reconstituer les stocks.

Par ailleurs, il a interrogé le chef d'état-major de la marine à propos de certaines estimations concernant la construction du second porte-avions, qui feraient état d'un coût de 2,2 milliards d'euros dans le cas d'une réalisation nationale et d'un coût de 2,8 milliards d'euros en cas de coopération avec le Royaume-Uni.

Enfin, il a évoqué l'invitation du chef d'état-major des armées à interroger le CEMM sur le rapport entre le nombre de FREMM et le nombre de BPC. N'y a-t-il pas un risque de diminution alarmante du nombre de bâtiments armés ?

M. Yves Fromion a demandé des précisions sur la prise en compte du coût des carburants pour l'établissement des prévisions opérationnelles. A-t-on pris la mesure de l'impact de la mise en service du futur second porte-avions sur les dépenses de carburants ? Il a ensuite souhaité connaître l'appréciation du chef d'état-major de la marine sur le dispositif et le format actuels de la marine nationale, et sur son adaptation éventuelle, à terme, aux contraintes financières existantes.

L'amiral Alain Oudot de Dainville a rappelé que le reclassement du budget selon la nomenclature prévue par la LOLF aurait dû apporter une plus grande souplesse dans la gestion des carburants. Il n'en est rien, car l'approvisionnement en carburants s'inscrit dans un cadre budgétaire qui englobe, outre les carburants, la masse salariale, les crédits de MCO et le fonctionnement courant. Or, on ne peut agir sur la masse salariale, qui est globalement constante, ni sur le MCO, car les contrats les plus récents sont pluriannuels et ne peuvent être remis en cause, sauf à payer d'importantes pénalités. La gestion des stocks de carburants est donc rendue difficile par une contrainte budgétaire constante. Les modalités de gestion des carburants doivent être assouplies.

Les chiffres cités portant sur le coût du futur porte-avions ne sont pas objectifs. Aucune estimation officielle n'existe pour ce projet, qui est en cours de finalisation. Des rumeurs évoquent des coûts très contrastés.

Le chef d'état-major des armées a le pouvoir d'arbitrage sur les programmes d'armement, notamment les BPC et les FREMM. La marine a besoin de frégates, en tout état de cause, car ce type de bâtiment est susceptible d'accomplir des missions variées. Les frégates anti-sous-marines sont indispensables, compte tenu du réarmement constaté en matière sous-marine, avec le développement à l'échelle mondiale des commandos de sous-marins à propulsion nucléaire ou conventionnelle. Les frégates permettent également d'agir vers la terre et, notamment, de protéger les bâtiments amphibies à l'approche des côtes. Enfin les frégates anti-aériennes permettent de prévenir toute menace, qu'il s'agisse d'avions, de drones, ou de missiles.

Après avoir précisé que le BPC *Tonnerre* devrait reprendre la mer à la fin de l'année, après l'achèvement des travaux réalisés sur les sols, l'amiral Alain Oudot de Dainville s'est interrogé sur le futur. La marine est indispensable à la sécurité nationale, notamment pour la protection de nos approvisionnements énergétiques, mais également pour la projection et la dissuasion. Le choix de la stratégie de défense, après les échéances du printemps 2007, est bien entendu politique, mais il convient de se féliciter de ce que la marine accomplisse désormais ses missions pour un coût moindre. Les capacités de maintenance ont été améliorées et les équipages réduits sur les navires modernes. Ainsi, le BPC *Mistral*, d'un déplacement de 21 000 tonnes, fonctionne avec un équipage de 160 marins, à comparer avec celui de l'ex porte-avions *Clemenceau*, qui s'élevait à 2 000 marins (avec les équipages d'aéronefs embarqués), pour un déplacement de 32 000 tonnes. Somme toute, la marine rend des services éminents pour un coût modéré, tendanciellement en nette diminution.

Mme Patricia Adam a souhaité tempérer l'optimisme quant au rapprochement des industriels européens. Lors d'un colloque international sur la mer à Brest, les industriels européens présents ont en effet évoqué ces rapprochements avec une certaine réserve, manifestant la volonté de défendre leurs intérêts économiques propres. Rappelant son attachement à un renforcement de la coopération européenne en la matière, elle a indiqué observer avec beaucoup

d'intérêt les travaux réalisés avec le Royaume-Uni sur le second porte-avions, estimant que le rapprochement entre les marines et les industries françaises et britanniques allaient dans le bon sens.

Elle a souhaité obtenir des précisions sur la succession du bâtiment de formation *Jeanne d'Arc*, qui sera retiré du service dans un avenir proche. Une part importante de la construction d'une force européenne marine passe en effet par une mise en commun d'éléments de formation. Or, la *Jeanne d'Arc* accueille aujourd'hui 20 % d'étrangers, ce qui contribue au développement d'un esprit européen.

M. Jean Lemière a demandé des informations sur la signature imminente du contrat Barracuda et sur la mise en service opérationnelle des six futurs SNA remplaçant ceux de classe Rubis, alors que le premier de ces nouveaux sous-marins devrait être opérationnel en 2015 et le sixième en 2027. Il a également souhaité connaître la durée d'une IPER pour le porte-avions *Charles de Gaulle* et pour le sous-marin *le Téméraire*, et savoir si ces durées d'immobilisation pourraient être réduites.

L'amiral Alain Oudot de Dainville a indiqué que les industriels européens seraient contraints de se regrouper s'ils voulaient résister à la concurrence américaine, particulièrement face au développement du programme dénommé *Littoral Combat Ship* (LCS). Les rapprochements devraient donc être réalisés sous la double impulsion de la concurrence et d'une volonté politique.

La *Jeanne d'Arc* sera retirée du service en 2010. Dans le cadre d'un renforcement de la coopération européenne en matière de formation, un module de formation à la mer devrait être mis en place. Son étude est actuellement en cours.

La mise en service opérationnelle du Barracuda devrait intervenir entre 2016 et 2027. Ce délai impose que les sous-marins de classe Rubis soient maintenus dans des conditions satisfaisantes, notamment en ce qui concerne la sécurité de plongée et les fonctions nucléaires. L'IPER actuellement en cours sur le *Saphir* permet d'explorer toutes les pistes de prolongation de la durée de vie de ces sous-marins.

La durée de l'IPER du *Charles de Gaulle* ne peut être réduite, sauf à manquer aux obligations de sécurité en matière nucléaire. La diminution de la durée de l'IPER des SNLE est en revanche techniquement possible, mais affecterait le plan de charge des industriels, lesquels seraient conduits à augmenter leurs coûts. L'IPER du *Téméraire* s'étend sur 22 mois, et celle du *Charles de Gaulle* atteint 15 mois.



II. — EXAMEN DES CRÉDITS

La commission a examiné pour avis, sur le rapport de **M. Philippe Vitel**, les crédits de la Mission « Défense » : « préparation et emploi des forces (marine) » pour 2007, au cours de sa réunion du 25 octobre 2006.

Un débat a suivi l'exposé du rapporteur.

M. François Huwart a regretté le manque de visibilité sur l'avenir des moyens de la marine nationale, y compris à court terme, et constaté les incertitudes qui pèsent sur le financement du second porte-avions.

M. Philippe Vitel s'est félicité de l'amélioration de la disponibilité opérationnelle des bâtiments de la marine nationale, qui constituait une des priorités de la législature. Cette amélioration n'a pas porté préjudice au lancement et à la réalisation de programmes majeurs, comme celui des FREMM, des frégates Horizon et des nouveaux SNA Barracuda. La mise à niveau des infrastructures de l'Île longue a également été entreprise afin d'accueillir le nouveau missile M 51.

Il a considéré qu'on ne pouvait faire l'économie de la construction d'un second porte-avions, outil indispensable pour assurer la permanence des capacités opérationnelles de la force d'action navale. Des autorisations d'engagement ont été inscrites au titre de cet équipement, dans la perspective de sa commande, et des études sont en cours, en coopération avec les Britanniques. Un engagement politique et financier a été pris pour la construction du second porte-avions, et son financement dépendra de la future loi de programmation militaire.

M. François Huwart a exprimé la crainte d'un effet d'éviction budgétaire sur les autres programmes navals, compte tenu des besoins de financement du second porte-avions.

M. Jean-Louis Léonard a considéré que l'accomplissement de la mission Baliste au large du Liban avait été une expérience extraordinaire et une démonstration brillante des qualités du BPC *Mistral*, alors que la marine nationale était soumise aux pressions militaires des différentes parties présentes dans la zone. Le *Mistral* est un bâtiment remarquable, mais il manque toutefois de moyens de projection modernes. Ainsi les bateaux projetables, destinés aux liaisons avec la côte, sont hors d'âge, sous-motorisés, de faible contenance, sans rapport avec les capacités d'emport du BPC. Les hélicoptères embarqués sont également très anciens. Il est donc indispensable de donner au *Mistral* de véritables moyens de projection, la dépense supplémentaire occasionnée par ces bateaux de liaison étant au demeurant réduite au regard du coût du programme des BPC.

M. Philippe Vitel a approuvé ces propos, puis a estimé que des pans entiers de l'équipement de la marine nationale méritaient également d'être mis à niveau afin de garder à l'arme navale toute sa cohérence. Il a estimé à ce titre que

l'abandon de la construction des deux dernières frégates Horizon au profit des FREMM justifiait que la commande de deux FREMM à vocation anti-aérienne intervienne rapidement. Des patrouilleurs nouveaux seraient également utiles.

M. Charles Cova a demandé si les pratiques de cannibalisation relevées par le rapporteur affectaient les SNA. Par ailleurs, il a jugé urgent de prévoir le remplacement des bâtiments de transport léger (BATRAL) ; à titre d'exemple, le BATRAL *Jacques Cartier*, basé à Nouméa et seul bâtiment sur place à même d'assurer des missions de projection, est extrêmement vétuste. Considérant impérative la construction du second porte-avions, il a observé qu'au-delà des aspects opérationnels évidents plaidant en faveur de son lancement, l'arrêt du programme coûterait fort cher, compte tenu notamment des dépenses d'études déjà engagées.

M. Philippe Vitel a précisé qu'il n'y avait pas de cannibalisation des SNA, qui font l'objet de contrats d'entretien globaux, qui fonctionnent bien. Ces opérations de prélèvement interviennent parfois sur des bâtiments de surface, par exemple pour les moteurs.

La commission a alors approuvé les conclusions du rapporteur sur les crédits du programme « préparation et emploi des forces (marine) ».

*

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



ANNEXE : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

1. A Paris :

— M. Charles Edelstenne, président-directeur général de Dassault Aviation, accompagné de M. Bruno Giorgianni, conseiller pour les affaires politiques et institutionnelles, le 26 septembre 2006 ;

— M. Denis Verret, vice-président, chargé des affaires politiques au sein du groupe EADS, en compagnie de l'amiral Alain Coldefy, conseiller marine auprès du président du groupe EADS, de Mme Annick Perrimond du Breuil, directrice des affaires institutionnelles d'EADS et de M. Olivier Masseret, chargé des relations avec le Parlement, le 27 septembre 2006 ;

— M. Laurent Giovachini, adjoint au délégué général pour l'armement, en compagnie de M. Gérard Kauffmann, directeur des plans, du budget et de la gestion, le 27 septembre 2006 ;

— l'amiral Alain Oudot de Dainville, chef d'état-major de la marine, le 28 septembre 2006 ;

— le vice-amiral d'escadre Pierre Devaux, directeur du personnel militaire de la marine, le 4 octobre 2006 ;

— M. Jean-Marie Poimboeuf, président-directeur général de DCN, en compagnie de M. Philippe Magnien, secrétaire général, le 4 octobre 2006 ;

— M. Jean-George Malcor, directeur général de la branche navale de Thales, en compagnie de M. Jacques Delphis, directeur des relations institutionnelles, le 10 octobre 2006 ;

— M. Jean-Louis Rotrubin, directeur du service de soutien de la flotte, en compagnie du contre-amiral Bertrand Pastré, directeur adjoint, et de M. Vincent Harrivelle, chef de cabinet, le 19 octobre 2006.

2. A Toulon, le 9 octobre 2006 :

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

— le contre-amiral Olivier de Rostolan, commandant l'aviation navale (ALAVIA) ;

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

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

3. A Brest, le 19 octobre 2006 :

— le vice-amiral d'escadre Xavier Rolin, préfet maritime et commandant en chef pour la zone maritime Atlantique (CECLANT) ;

— M. Gilles L'Haridon, directeur du service de soutien de la flotte à Brest ;

— le vice-amiral Yves Boiffin, commandant des forces sous-marines et de la force océanique stratégique (ALFOST) ;

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