

COMMISSION DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES
FORCES ARMÉES

Mercredi 18 octobre 2006

Séance de 10h00

Compte rendu n° 6

SESSION 2006 - 2007



Présidence de M. Guy Teissier, président

	page
– Audition de l’amiral Alain Oudot de Dainville, chef d’état-major de la marine, sur le projet de loi de finances pour 2007	2

Audition de l'amiral Alain Oudot de Dainville, chef d'état-major de la marine, sur le projet de loi de finances pour 2007

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).

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 dérouté 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 aéronefs. 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), « Equipement 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 un 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. A Brest, l'adaptation des installations de l'Ile 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'Ile 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 ? Evoquant 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. Evoquant 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 induite, 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*. A 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 Etats 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'Etat 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 Etats-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 commandes 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, tendancielllement 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 Lemièrre 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.

