

N° 280

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 11 octobre 2007.

## AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMÉES,  
SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2008** (n° 189)

TOME V

DÉFENSE

**PRÉPARATION ET EMPLOI DES FORCES  
MARINE**

PAR MME MARGUERITE LAMOUR,

Députée.

---



## SOMMAIRE

---

	<u>Pages</u>
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I. — LA PRÉPARATION ET L'EMPLOI DES FORCES NAVALES</b> .....	7
A. LES RESSOURCES HUMAINES .....	10
1. Des effectifs en légère baisse .....	10
2. Des efforts importants en faveur de la formation et du recrutement .....	12
3. Les mesures d'amélioration de la condition militaire .....	13
4. Des efforts en faveur de la féminisation de la marine .....	15
B. LE FONCTIONNEMENT COURANT ET L'ACTIVITÉ DES FORCES .....	16
1. Des moyens fortement contraints par l'incertitude sur les carburants .....	16
2. Un niveau d'activité satisfaisant .....	17
C. LA MAINTENANCE DES ÉQUIPEMENTS .....	19
1. Les évolutions positives des structures contribuant au soutien .....	19
2. Des crédits de maintien en condition opérationnelle calculés au plus juste .....	22
3. Une disponibilité contrastée des équipements .....	23
<b>II. — LES ÉQUIPEMENTS DE LA MARINE : ACTUALITÉ ET PERSPECTIVES</b> .....	27
A. LA DISSUASION .....	29
B. LA CAPACITÉ DE PROJECTION ET D'ENGAGEMENT .....	30
1. Le groupe aéronaval .....	30
2. Les SNA Barracuda .....	32
3. Les frégates multi-missions .....	33
4. Les systèmes d'armes .....	34
C. LA PROTECTION ET LA SAUVEGARDE DES POPULATIONS ET DES TERRITOIRES	35
<b>III. — DES ENJEUX SPÉCIFIQUES</b> .....	37
A. AMÉLIORER LES CONDITIONS DE VIE DES MARINS .....	37
1. Une organisation de l'accompagnement social des marins et de leurs familles	37
2. L'aide à la garde des jeunes enfants .....	39
3. Une politique du logement à renforcer .....	39

4. L'accompagnement du célibat géographique .....	41
B. L'IMPÉRATIF DE LA SAUVEGARDE MARITIME.....	42
C. LA QUESTION LANCINANTE DU DÉMANTÈLEMENT DES NAVIRES DE GUERRE.....	45
<b>TRAVAUX DE LA COMMISSION .....</b>	<b>47</b>
<b>I. — AUDITION DE L'AMIRAL ALAIN OUDOT DE DAINVILLE, CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE.....</b>	<b>47</b>
<b>II. — EXAMEN DES CRÉDITS.....</b>	<b>65</b>
<b>ANNEXE : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES .....</b>	<b>67</b>

## INTRODUCTION

*« La France, riche du deuxième espace maritime au monde et forte de ses responsabilités mondiales et européennes, doit disposer d'une stratégie maritime globale. Son volet militaire, la stratégie navale, repose sur une marine apte à intervenir dans le cadre de la défense ou celui de la sécurité. Ses missions couvrent un spectre très étendu allant de la dissuasion à la sécurité des personnes en mer. La marine nationale est donc une force océanique, polyvalente et équilibrée qui est un acteur majeur des missions de défense et de sécurité en mer. Pouvant se déployer sans contrainte, elle est présente sur tous les océans [...] »<sup>(1)</sup>.*

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 la mission « Défense ». La spécificité de la marine et ses problématiques propres justifient cependant 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, qui s'appuie sur l'audition des différents responsables concernés, dont la liste est fournie en annexe, ainsi que sur des déplacements à Toulon et à Brest, qui ont permis au rapporteur de rencontrer tout à la fois les préfets maritimes, les commandants des forces ainsi que les responsables des services de soutien et de nombreux marins.

Au sein de la nouvelle nomenclature budgétaire, en vigueur depuis 2006, les crédits destinés à la marine sont répartis entre plusieurs programmes de la mission « Défense », principalement le programme 178 « Préparation et emploi des forces » et le programme 146 « Équipement des forces ». Le programme « Soutien de la politique de la défense » (212) s'avère plus largement interarmées mais comprend également des moyens destinés à la marine, principalement en matière de politique immobilière et de systèmes d'information.

L'examen du projet de budget pour 2008 intervient dans un contexte particulier en raison de la préparation du Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale et de la revue de programmes, qui serviront de base à la nouvelle loi de programmation militaire qui sera soumise au Parlement en 2008.

---

(1) Amiral Alain Oudot de Dainville, chef d'état-major de la marine, audition devant la commission de la défense nationale et des forces armées du 11 octobre 2007.

À l'occasion du présent avis, le rapporteur a donc souhaité, au-delà de la présentation et de l'analyse des crédits « marine » inscrits en 2008 au sein des programmes 178 et 146, se livrer à quelques réflexions de nature plus prospective sur les défis et perspectives de la marine dans les prochaines années.

*Le rapporteur avait demandé que les réponses à son questionnaire budgétaire lui soient adressées au plus tard le 10 octobre 2007, date limite résultant de l'article 49 de la loi organique du 1<sup>er</sup> août 2001 relative aux lois de finances.*

*À cette date, 35 réponses lui étaient parvenues, soit la quasi-totalité du questionnaire (95 %).*

## I. — LA PRÉPARATION ET L'EMPLOI DES FORCES NAVALES

Au sein du programme 178, l'action 3, dénommée « Préparation des forces navales », a pour finalité de maintenir et renforcer les capacités opérationnelles de la marine ; 4 519 millions d'euros de crédits de paiement et 4 449 millions d'euros d'autorisations d'engagement sont inscrits dans le projet de loi de finances pour 2008, en hausse, respectivement, de 1 % et 2,8 % par rapport à 2007. Au total, cette action représente 21,2 % des crédits du programme.

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

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

(en millions d'euros)

Programme 178-3		2007	2008	Évolution
Autorisations d'engagement	titre 2*	2 671,83	2 731,91	2,25%
	titre 3	1 596,04	1 631,23	2,20%
	titre 5	58,31	86,03	47,54%
	<b>total</b>	<b>4 326,19</b>	<b>4 449,19</b>	<b>2,84%</b>
Crédits de paiement	titre 2*	2 671,83	2 731,91	2,25%
	titre 3	1 683,40	1 695,25	0,70%
	titre 5	118,80	91,97	-22,58%
	<b>total</b>	<b>4 474,04</b>	<b>4 519,14</b>	<b>1,01%</b>

\* y compris civils et pensions

Source : PLF 2008.

L'augmentation des crédits du titre 2 (+ 60 millions d'euros) s'explique par l'abondement de 49 millions d'euros de mesures nouvelles sur le compte d'affectation spéciale « pensions » ainsi que par des mesures d'ajustement, de transfert et de rééquilibrage des dépenses de personnel au sein du programme.

Les crédits alloués au titre 3 prennent en compte des mesures d'économies structurelles et des gains de productivité de l'ordre de 2,5 %. De ce fait, les revalorisations budgétaires qu'implique notamment l'augmentation des cours des carburants nécessiteront probablement des ajustements en gestion.

S'agissant plus particulièrement de l'agrégat LPM du titre 3, l'augmentation du volume d'autorisations d'engagement est destinée à la passation de contrats pluriannuels d'entretien de la flotte et à la réalisation d'arrêts techniques majeurs prévus en 2008 (IPER<sup>(1)</sup> du porte-avions *Charles-de-Gaulle*, de la *Jeanne d'Arc* et du *Georges Leygues*).

(1) IPER : Indisponibilité Périodique pour Entretien et Réparations.

La relative stabilité du volume de crédits de paiement (+ 0,4%) permettra de poursuivre l'effort de retour à l'équilibre financier du service de soutien de la flotte (SSF).

Enfin, les crédits du titre 5 compris dans l'agrégat LPM observent une hausse de 47,5 % des autorisations d'engagement et une baisse de 22,56 % des crédits de paiement.

L'augmentation des autorisations d'engagement s'explique principalement par un besoin de renouvellements de petits équipements de la marine qui avaient été différés jusqu'à présent, notamment le renouvellement de véhicules techniques, l'acquisition de nouveaux matériels de sécurité pour la lutte contre les voies d'eau et le renouvellement de réseaux et de système de téléphonie dans les ports. La réduction des crédits de paiement est quant à elle liée à de moindres besoins de paiements compte tenu des livraisons réalisées sur des commandes antérieures, et aux dates prévues de passation des nouvelles commandes. C'est en particulier le cas sur des modifications d'usines frigorifiques des navires, liées au respect des normes environnementales ; les commandes des nouvelles usines ayant été satisfaites en 2006 et 2007, les besoins de paiement baisseront donc sur ce poste en 2008.

Douze sous-actions <sup>(1)</sup>, présentées dans le tableau ci-après, permettent de détailler la ventilation des crédits de l'action 3.

---

(1) Une treizième sous-action, « Rémunérations des ouvriers de l'État de la direction des chantiers naval (DCN) », ne fait plus l'objet de dotation à la suite de changement de statut de DCN.



**VENTILATION DES CRÉDITS DE PAIEMENT DE L'ACTION « PRÉPARATION DES FORCES NAVALES »**

*(en millions d'euros)*

	Numéro et intitulé des sous-actions	Titre 2 (personnel)		Titre 3 (fonctionnement)		Titre 5 (investissement)		Total		Évolution en %
		2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	
40	Commandement	223,32	180,89	60,47	60,31			283,80	<b>241,20</b>	-15,01%
41	Activité de la force d'action navale	737,13	772,73	94,97	93,47			832,10	<b>866,21</b>	4,10%
42	Activité des forces sous-marines	198,52	158,30	5,73	5,73			204,25	<b>164,04</b>	-19,69%
43	Activité de l'aviation navale	382,79	325,21	37,01	36,85			419,80	<b>362,07</b>	-13,75%
44	Activité de la force des fusiliers-marins commandos	104,85	122,17	1,77	1,77			106,63	<b>123,95</b>	16,24%
46	Formation du personnel	316,37	411,48	32,31	31,90	5,05	5,29	353,75	<b>448,68</b>	26,84%
47	Gestion, recrutement, fidélisation et reconversion	96,65	63,45	88,85	89,76			185,51	<b>153,22</b>	-17,41%
48	Soutien de la force d'action navale	141,57	102,42	440,45	408,55	31,98	14,82	614,00	<b>525,79</b>	-14,37%
49	Soutien de la force sous-marine	213,18	50,62	355,70	370,71			568,89	<b>421,34</b>	-25,94%
50	Soutien de l'aviation navale	34,24	44,60	332,80	362,27	2,73	2,71	369,78	<b>409,58</b>	10,76%
51	Soutien de la force des fusiliers-marins commandos	12,97	15,38	6,80	21,60			19,77	<b>36,98</b>	87,05%
54	Soutiens transverses	210,18	484,61	226,48	212,27	79,03	69,14	515,70	<b>766,03</b>	48,54%
	<b>TOTAL</b>	<b>2 671,83</b>	<b>2 731,91</b>	<b>1 683,40</b>	<b>1 695,25</b>	<b>118,80</b>	<b>91,97</b>	<b>4 474,04</b>	<b>4 519,14</b>	<b>1,01%</b>

Source : PLF 2008.

Ces sous-actions peuvent être regroupées de façon fonctionnelle de la façon suivante :

– la fonction de commandement et de gestion des ressources humaines, qui rassemble les sous-actions relatives au commandement (40), à la formation du personnel (46) et à la gestion, au recrutement et à la reconversion (47), représente

843,1 millions d'euros de crédits de paiement, contre 823 millions d'euros en 2007 (+ 2,4 %) ;

– la fonction logistique réunit les sous-actions concernant le soutien de la force d'action navale (48), de la force sous-marine (49), de l'aviation navale (50), de la force des fusiliers-marins commandos (51) ainsi que les soutiens transverses (54) pour 2,159 milliards d'euros, contre 2,088 milliards d'euros en 2007 (+ 3,4 %) ;

– l'activité des forces, regroupant les sous-actions portant sur la force d'action navale (41), les forces sous-marines (42), l'aviation navale (43) et la force des fusiliers-marins commandos (44), à hauteur de 1,516 milliard d'euros, contre 1,562 milliard d'euros en 2007 (- 2,9 %).

## A. LES RESSOURCES HUMAINES

### 1. Des effectifs en légère baisse

La loi organique relative aux lois de finances substitue à la notion d'effectifs budgétaires une logique de plafond d'emplois autorisés conduisant à définir une dotation limitative pour les rémunérations et charges sociales ainsi que les pensions. Les responsables de programme ne peuvent dépasser cette enveloppe, la fongibilité applicable au sein des programmes étant asymétrique et ne pouvant se traduire par un redéploiement des moyens en faveur du titre 2.

Plus de 97 % des effectifs de la marine relèvent de l'action 3 (Préparation des forces navales) du programme 178 et sont rassemblés dans le budget opérationnel de programme (BOP) 178-21C.

Pour ce BOP, le plafond d'emplois autorisés par le projet de loi de finances s'élève à 48 013 ETP (postes en équivalent temps plein) en 2008, dont 39 891 militaires, contre 49 717 ETP en loi de finances initiale 2007, soit une diminution de 1 704 ETP.

#### ÉVOLUTION DU PLAFOND D'EMPLOI DU BOP 178-21C

	PEA 2007	PEA 2008
Total militaire	41 053	39 891
Total civil	8 664	8 122
<b>TOTAL</b>	<b>49 717</b>	<b>48 013</b>

Source : ministère de la défense.

Cette diminution du plafond d'emplois autorisés en 2008 s'explique par :

- des transferts internes ou externes au programme 178 (avec notamment le transfert de 168 ETP au profit du BOP 178-31C pour la création du Service industrie de l'aéronautique – SIAé– et celui de 525 ETP au profit du programme 212, suite à la transformation du service hydrographique et océanographique de la marine en établissement public administratif) ;

- la suppression de 347 ETP (295 militaires et 52 civils) dans le cadre de la politique de non-remplacement d'un départ sur deux à la retraite ;

- un ajustement technique du plafond d'emplois autorisés de - 489 ETP, sans incidence sur l'enveloppe des crédits du titre 2.

L'état-major de la marine estime que ces effectifs répondent globalement aux besoins. Il convient néanmoins de souligner que la montée en puissance des opérations interarmées ainsi que l'importance croissante des missions de sauvegarde maritime imposent des réorganisations permanentes pour rendre les hommes disponibles. En outre, si un effort trop important est demandé sur les effectifs du soutien et des écoles, cela risque de se traduire par des tensions dans des métiers sensibles et/ou des domaines ayant un impact sur la disponibilité opérationnelle des unités.

Si l'on compare les effectifs moyens réalisés prévisionnels au 30 juin 2007 et pour 2008, on constate une baisse de 741 postes de militaires et de 509 personnels civils :

**EFFECTIFS DÉTAILLÉS DE LA MARINE (BOP 178-31C)**

	2007 <sup>1</sup>	2008 <sup>2</sup>
<b>MILITAIRES</b>	<b>40 632</b>	<b>39 891</b>
Officiers	4 683	4 591
Sous-officiers	26 627	26 092
Militaires du rang	7 903	7 799
Volontaires	1 419	1 409
<b>CIVILS</b>	<b>8 631</b>	<b>8 122</b>
niveau 1	499	429
niveau 2	1 216	1 104
niveau 3	2 707	2 623
Ouvriers de l'État	4 209	3 966
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>49 263</b>	<b>48 013</b>

*1 effectif moyen réalisé prévisionnel 2007 établi au 30 juin 2007*

*2 effectif moyen réalisé prévisionnel 2008*

*Source : ministère de la défense.*

Depuis 2006, un effort important de repyramidage a été effectué afin d'augmenter le nombre d'officiers. Pour 2008, la création de 58 postes d'officiers et de 57 postes de volontaires sera gagée par la suppression de 115 postes de sous-officiers et militaires du rang et la mise en œuvre du plan d'adaptation des grades aux responsabilités exercées (PAGRE) dans la gendarmerie maritime entraînera la suppression de 5 postes de sous-officiers et de 10 postes de volontaires.

Les mesures d'économie (non-remplacement d'un départ à la retraite sur deux) se traduiront quant à elles par la suppression de 208 postes d'officiers mariniers, 87 postes de militaires du rang, 38 postes d'ouvriers d'État et 14 postes civils de niveau 3.

## **2. Des efforts importants en faveur de la formation et du recrutement**

Avec 40 000 militaires et 8 000 civils, la marine est la plus petite marine polyvalente au monde. Il s'agit d'une armée technique et compacte capable de remplir des missions très diverses (dissuasion, projection de puissance, guerre des mines, force océanique de surface, sauvegarde maritime...). Elle a donc besoin de personnels qualifiés dans de nombreux domaines à forte exigence technique.

Compte tenu d'un *turn-over* élevé lié à l'exigence de jeunesse des équipages, la marine doit faire un effort particulier sur la formation de son personnel. Cet effort est d'autant plus important que les compétences nécessaires ne sont généralement pas disponibles à la sortie du système éducatif. La formation réalisée en régie est donc prédominante et optimisée par la recherche permanente de synergies avec les autres armées ou le monde civil ; il s'agit avant tout de pouvoir disposer de la bonne formation, adaptée au besoin, au bon moment. Des modes de formation modernes sont également développés (*e-learning*). À titre de comparaison, un marin bénéficie de 36 jours de formation par an en moyenne, contre 17 jours pour un aviateur et 25 jours pour un « terrien ».

En 2008, les coûts de formation interne au sein des écoles de la marine s'élèveront à 244,7 millions d'euros, auxquels s'ajoutent 14 millions d'euros pour les formations externalisées. La formation initiale représente 53 % de ces coûts globaux et la formation des officiers durant l'ensemble de leur carrière 30 %.

Avec les réductions de format successives, la marine doit par ailleurs gérer des micro-flux de personnels sur certaines spécialités cruciales pour la bonne réalisation de ses missions et la disponibilité de la flotte. À titre d'exemple, 44 métiers différents sont présents dans un sous-marin nucléaire lanceur d'engin (SNLE) pour un équipage de 90 officiers mariniers... Il suffit parfois de quelques départs pour déstabiliser toute une filière de compétence.

Ainsi, quatre métiers connaissent actuellement des difficultés de recrutement, bien que le volume global de ces filières d'emploi représente à peine 2,6 % des effectifs non officiers :

- les électromécaniciens de propulsion nucléaire (EMPRO), en raison de la faible attractivité de ces postes pour les atomiciens ;

- les plongeurs démineurs et les nageurs de combat, en raison de la très forte sélectivité initiale ;

- et, enfin, les guetteurs de la flotte (armement des sémaphores et des CROSS), en raison d'un très fort accroissement des besoins.

Des efforts sont faits tout à la fois pour créer des filières de recrutement initial (partenariat avec des lycées professionnels par exemple), améliorer les conditions de formation et inciter les jeunes recrutés à suivre les formations supérieures.

### **3. Les mesures d'amélioration de la condition militaire**

Le budget 2008 comprend, comme les années passées, un volant de mesures catégorielles en faveur du personnel militaire qui s'élève à 12 millions d'euros pour la marine.

L'annuité 2008 du **plan d'amélioration de la condition militaire** augmentera la masse salariale de la marine de 4 millions d'euros. Depuis 2007, ce plan est exclusivement destiné à la revalorisation des taux « non logés » de l'indemnité pour charges militaires (ICM) avec pour objectif, sur l'ensemble du plan (2002-2008), de revaloriser l'indemnité de 35 % en région parisienne et de 23 % en province.

Deux mesures sont par ailleurs destinées à fidéliser le personnel : la prime de haute technicité (PHT) et la prime réversible de spécialité critique (PRSC).

La **prime de haute technicité** (PHT) est attribuée à du personnel non officier de plus de 20 ans de service, classé à l'échelle de solde 4. La marine a inscrit cette prime dans sa politique de fidélisation du personnel et a, dans cet esprit, ajouté deux conditions supplémentaires pour sélectionner les bénéficiaires : elle est attribuée aux détenteurs de certificats représentant un investissement fort en formation ou en expérience et n'est accordée qu'à l'issue du service obligatoire lié à l'obtention du certificat (en général 4 ou 5 ans). La liste des certificats supérieurs de la marine ouvrant la possibilité d'être éligibles à cette prime est examinée tous les ans et actualisée en fonction de l'évolution des effectifs et des besoins de la marine. La liste du personnel retenu est arrêtée en commission supérieure du personnel non-officier. Les grades considérés vont de premier maître à major.

Depuis 2004, 491 officiers marinières ont bénéficié de la PHT et 27 primes ont été délivrées à ce jour en 2007.

La marine a mis en place la **prime réversible de spécialité critique** (PRSC) en 2006. Cette prime est destinée à améliorer la fidélisation dans certaines spécialités qui présentent des difficultés de gestion du fait de sous-effectifs chroniques ou de départs en nombre trop important. Pour la marine, cette mesure s'applique à certains majors et personnels non-officiers détenteurs d'un certificat ou d'une mention éligible (fixés par arrêté), totalisant plus de 14 ans de services effectifs, s'engageant à rester en position d'activité pour une durée de cinq ans et à servir pendant cette période dans des affectations relevant de la qualification ouvrant droit à l'indemnité.

La PRSC est exclusive de la PHT et ne peut être allouée qu'une fois au titre de la même qualification. Le montant total de cette prime est de 7 000 euros pour la marine nationale. Elle est versée en deux fois, 50 % au milieu de la période de service et le reliquat en fin de période.

Le décret portant création de la prime et les arrêtés associés ont été signés en avril 2006. La direction du personnel de la marine a procédé en juillet 2006 à la sélection du personnel bénéficiaire de la PRSC avec effet rétroactif à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006. À ce jour, 36 primes ont été attribuées. Pour 2008, il est prévu le versement de la première partie de la prime pour 200 majors et officiers marinières, soit un montant total de 700 000 euros.

On peut néanmoins s'interroger sur l'impact réel d'une prime de portée aussi réduite (36 attribuées en 2007 pour un droit ouvert à 200) ; la marine a d'ailleurs proposé un nouveau dispositif (appelé « prime réversible de compétence à fidéliser ») qui pourrait associer un plus grand intérêt pour les intéressés (sur le montant) et une meilleure souplesse d'emploi (avec des modalités de versement négociées).

Il est d'autre part regrettable que la revalorisation de l'**indemnité spécifique pour plongeur d'arme (ISPA)**, qui ne concerne d'ailleurs pas que la marine, n'ait pas été retenue dans le PLF 2008. Le taux de cette indemnité n'a pas été revalorisé depuis 1997 et cette stagnation a conduit à une érosion progressive du niveau d'indemnisation d'une activité particulièrement dangereuse et éprouvante, pour laquelle une baisse de motivation est sensible.

Enfin, plusieurs **mesures catégorielles spécifiques** sont destinées à la marine en 2008 :

- la prise en compte de la filière radioprotection dans la chaîne de mise en œuvre de l'énergie/propulsion nucléaire, avec une augmentation du contingent de primes ATOM de 80 unités (montant : 415 263 euros) ;

- la revalorisation des deux taux du complément forfaitaire journalier de la majoration pour service en sous-marins (montant : 30 402 euros), ces deux taux n'ayant pas été revalorisés depuis janvier 1995 ;

- la révision du plafonnement de la majoration pour services sous-marins (SMA) pour les officiers (montant : 17 941 euros) afin de conserver un sens à cette majoration, liée à une qualification et des sujétions particulièrement exigeantes.

Bien que ces mesures représentent un faible montant et ne concernent pas tous les marins, elles sont fortement appréciées car attendues depuis longtemps. Elles sont aussi perçues par le personnel concerné comme étant la juste prise en compte de sujétions réelles, en dehors des plans plus généraux comme le plan d'amélioration de la condition militaire.

#### **4. Des efforts en faveur de la féminisation de la marine**

Au 31 août 2007, 5 393 femmes servent dans la marine tous corps confondus, soit 12 % de l'effectif total. Le recrutement de personnel féminin atteint 17,9 % du total pour l'année 2006. La moyenne d'âge des femmes dans la marine est de 28,8 ans contre 32,1 pour les hommes.

437 officiers sont des femmes, soit 9,2 % de l'effectif total. D'abord entrées dans la marine via des formations littéraires, le concours scientifique de l'École Navale leur est ouvert depuis 1993. 6 femmes ont été admises en 2003, 6 en 2004, 10 en 2005, et 12 en 2006 et 2007.

De façon générale, la marine applique un principe d'égalité de traitement et a supprimé les quotas au recrutement depuis 1998. Ainsi, toutes les fonctions d'officiers sont ouvertes aux femmes, leur exercice ne reposant que sur des critères de qualification, et particulièrement le commandement d'unités et de bâtiments (une femme commandera un aviso en 2008). Parmi les non-officiers, le spectre d'emploi s'étale sur 56 spécialités mais 47,27 % des femmes sont concentrées sur 4 spécialités du soutien : 951 secrétaires militaires, 690 spécialistes des systèmes d'information et communication, 415 fourriers et 237 infirmières. Ainsi, à l'exception des sous-marins nucléaires, tous les postes, y compris dans les fusiliers commandos (depuis 2000) et l'aviation embarquée (depuis 1999), sont accessibles. Les futurs sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) Barracuda pourront accueillir du personnel féminin.

En ce qui concerne l'accueil sur les bâtiments existants, un processus d'aménagement a été lancé en 1993 (avec séparation des logements et des sanitaires) et, depuis cette date, les bâtiments sont conçus pour accueillir du personnel féminin. Au total, 36 bâtiments de la Force d'action navale (FAN) sont armés par des équipages mixtes et 6 % des effectifs féminins sont embarqués.

La marine a pour objectif de maintenir un taux de mixité de 15 % parmi les équipages embarqués, avec une répartition homogène parmi les catégories de personnel pour éviter toute marginalisation, d'augmenter le nombre de bâtiments féminisés et d'optimiser le cursus des officiers féminins grâce à la mise en place de parcours de carrière types.

## B. LE FONCTIONNEMENT COURANT ET L'ACTIVITÉ DES FORCES

### 1. Des moyens fortement contraints par l'incertitude sur les carburants

Pour l'année 2008, les crédits alloués pour le fonctionnement et l'activité des forces navales s'élèveront à 445,38 millions d'euros en autorisations d'engagement et 441,64 millions d'euros en crédits de paiement. Ces moyens observeront donc, une nouvelle fois, une baisse de 4,6 % en autorisations d'engagement et de 2,7 % en crédits de paiement, après une contraction de 4,2 % (en crédits de paiement) entre 2006 et 2007.

#### RÉPARTITION DES CRÉDITS DE FONCTIONNEMENT DE LA MARINE (CRÉDITS DE PAIEMENT)

*en millions d'euros*

	Dépenses 2006	LFI 2007	PLF 2008
<b>Alimentation</b>	61,08	57,94	57,94
<b>Carburants opérationnels</b>	96,66	91,21	89,59
<b>Compensatrice SNCF</b>	21,01	21,44	23,18
<b>Entretien immobilier</b>	34,10	34,32	33,25
<b>Autres</b>	261,25	248,98	237,68
<b>TOTAL</b>	<b>474,10</b>	<b>453,89</b>	<b>441,64</b>

*Source : PLF 2008.*

La seule évolution positive concerne le montant des ressources consacrées au paiement de l'allocation compensatrice SNCF qui est revalorisée de près de 8 %. Mais cette augmentation est compensée par une baisse des autres postes de dépenses ainsi qu'une économie structurelle de 4,27 millions d'euros appliquée à l'ensemble des dépenses de fonctionnement de la marine. Selon l'évolution des cours des carburants et des coûts des prestations pour le fonctionnement courant, il pourra donc être nécessaire de réduire une nouvelle fois les dépenses de fonctionnement pour préserver l'activité des forces.

La part relative des dépenses liées aux produits pétroliers n'a cessé d'augmenter ces dernières années : elle est passée de 12 % des crédits de fonctionnement en 2004 à 20 % en 2008. L'augmentation régulière du cours du pétrole, insuffisamment compensée par les revalorisations budgétaires, a conduit à un déficit structurel des ressources en loi de finances initiale (LFI). De janvier 2004 à aujourd'hui, le baril a en effet augmenté de 140 % alors que les ressources allouées en 2007 n'ont été accrues que de 60 % par rapport à 2004. Ce déficit



structurel est chaque année compensé par des redéploiements financiers et des crédits complémentaires alloués soit au titre des opérations extérieures (OPEX) soit en loi de finances rectificative (LFR), comme le détaille le tableau ci-après.

**ÉVOLUTION DU PRIX DU PÉTROLE  
ET ALLOCATIONS BUDGÉTAIRES SUPPLÉMENTAIRES À LA MARINE**

<b>Années</b>	<b>Parité du dollar (en euro)</b>	<b>Prix du baril de pétrole (en dollars)</b>	<b>Prix du baril de pétrole (en euros)</b>	<b>Allocations complémentaires (en millions d'euros)</b>
<b>2003</b>	0,885	28,45	25,18	7,17
<b>2004</b>	0,815	34,72	28,29	1,42
<b>2005</b>	0,804	55,15	44,52	30,4
<b>2006</b>	0,796	66,04	52,60	29,59
<b>2007 (au 1/08)</b>	0,732	65,74 <sup>1</sup>	49,15	11,20

*1. Importante fluctuation entre janvier - février (56,99 dollars) et juillet (75,99 dollars)*

*Source : ministère de la défense.*

Pour le combustible de navigation, l'activité n'a été maintenue qu'au prix d'une réduction continue des stocks, passés de 138 000 tonnes en janvier 2004 à moins de 30 000 tonnes en octobre 2006. La situation a pu être rétablie en 2007 grâce à d'importantes ressources complémentaires accordées par la LFR 2006, à l'opportunité d'achats importants fin 2006 et début 2007 lors de la baisse conjoncturelle des cours en début d'année et à une conduite économe en combustible de l'activité. À la fin de l'année 2007, la marine devrait avoir retrouvé un niveau de stock compris entre 50 000 et 75 000 tonnes tout en ayant maintenu l'activité. La situation reste cependant fragile, le projet de budget pour 2008 réduisant la ressource de 2 % alors même que la hausse du baril se poursuit.

Pour le carburacteur de l'aéronavale, le maintien de l'activité n'est possible qu'en se mettant en dette vis-à-vis du compte de commerce du service des essences des armées (SEA). Fin 2006, cette dette était de 12 millions d'euros (pour une dotation en LFI de 21,3 millions d'euros) et a été couverte fin décembre par une mesure de fongibilité décidée par l'état-major des armées. En 2007, la prévision de déficit est du même ordre et, de la même façon, la ressource ne pourra pas être trouvée au sein de la marine.

L'hypothèse de cours communiquée dans le cadre de la construction du PLF 2008 est de 65 dollars le baril de Brent (soit 50 euros avec une parité de 1,3 dollar/euro). Il est cependant vraisemblable que la baisse constatée au tournant des années 2006 et 2007 reste conjoncturelle et que la tendance haussière depuis 2004 se poursuive. Cependant, tant que l'euro continuera à s'apprécier par rapport au dollar, ce mouvement à la hausse sera en partie amorti.

## **2. Un niveau d'activité satisfaisant**

La qualité d'une armée professionnelle repose largement sur l'entraînement opérationnel de ses forces et c'est à ce titre que la loi de programmation militaire pour 2003-2008 définit des objectifs quantitatifs

d'activité des équipages (qui rassemble les entraînements et l'activité générée par les missions opérationnelles). Ces objectifs sont repris par l'indicateur de performance 6-1 du programme 178, au titre de la préparation et de l'activité opérationnelle des différentes armées. Les résultats depuis 2005 sont synthétisés dans le tableau ci-après :

**ACTIVITÉ MOYENNE DES FORCES NAVALES**

	<b>Objectifs LPM</b>	<b>2005 Réalisation</b>	<b>2006 Réalisation</b>	<b>2007 Prévision actualisée</b>	<b>2008 Prévision PLF</b>
<b>Jours de mer par bâtiment (bâtiment de haute mer)</b>	100 (110)	92(108)	92(109)	97(109)	100 (110)
<b>Heures de vol par pilote de chasse (qualifié nuit)</b>	180 (220)	183(203)	167 (196)	180(220)	180 (220)
<b>Heures de vol par pilote d'hélicoptère</b>	220	204	217	220	220
<b>Heures de vol par équipage de patrouille maritime</b>	350	326	342	350	350

*Source : ministère de la défense.*

Le niveau de réalisation de ces objectifs par la marine peut être jugé tout à fait satisfaisant compte tenu des contraintes pesant sur la disponibilité technique et opérationnelle des bâtiments et aéronefs (priorité donnée aux OPEX) ainsi que des tensions constantes sur les prix des carburant.

En ce qui concerne les **forces sous-marines**, les équipages opérationnels satisfont en moyenne le potentiel de navigation alloué par l'état-major de la marine. Pour les SNA, l'objectif est d'environ 100 jours de mer par équipage et par an. Pour les SNLE, le niveau d'activité s'est amélioré grâce à l'aménagement de périodes à la mer dédiées à l'entraînement, ce qui a permis de réduire la durée d'interruption de navigation pour chaque équipage et d'assurer plus de 90 jours de mer par an et par équipage.

Pour la **flotte de surface**, le plan de ralliement progressif des objectifs de la LPM à l'horizon 2008 devrait atteindre en 2007 la cible des 97 jours de mer (et 109 pour les bâtiments de haute mer). L'amiral commandant la force d'action navale (ALFAN) estime que le niveau d'activité de la flotte de surface est aujourd'hui satisfaisant et même excellent pour l'accompagnement de la force océanique stratégique (FOST). Le succès des missions récentes a confirmé le professionnalisme et la compétence des équipages de la marine française. Le temps passé à la mer a été bien rentabilisé, des progrès importants ont été faits dans la lutte au-dessus de la surface et la grande expérience acquise en matière de sécurité maritime est reconnue comme un atout majeur en opérations.

Concernant l'**aéronautique navale**, la marine a la volonté d'appliquer à ses pilotes les normes d'activité de la LPM, car elles sont une garantie de la sécurité aéronautique. Malgré les tensions sur le maintien en condition opérationnelle (MCO), ces objectifs ont été atteints à 95 % en 2006, grâce à l'efficacité des plans d'action sur la flotte hélicoptère et d'un fort emploi en OPEX de la composante « patrouille maritime » (PATMAR).

## C. LA MAINTENANCE DES ÉQUIPEMENTS

La LPM 2003-2008 a fait beaucoup pour la restauration des capacités opérationnelles de la marine, grâce notamment à un abondement des crédits de rechanges et de logistique. Couplée à la modernisation du service de soutien de la flotte, au changement de statut de DCN et à la mise en place de la SIMMAD (Structure intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques), elle a permis de rétablir la situation du MCO des bâtiments et aéronefs de la marine et donc de revenir à des niveaux de disponibilité plus honorables.

Néanmoins, de l'aveu de l'ensemble des marins rencontrés par le rapporteur, la disponibilité – technique et surtout opérationnelle – des bâtiments et des aéronefs est encore loin d'être satisfaisante, notamment en raison du vieillissement de nombreux équipements (dont la durée de service doit souvent être prolongée, au prix de travaux de plus en plus coûteux), des rigidités dans la gestion des rechanges et de l'évolution des besoins de soutien pour les matériels de nouvelle génération (traitement généralisé et récurrent des obsolescences notamment).

### 1. Les évolutions positives des structures contribuant au soutien

Deux réformes majeures du processus de MCO de la flotte ont eu lieu depuis l'année 2000 : la création du Service de soutien de la flotte (SSF) et le changement de statut de DCN, désormais DCNS.

Depuis sa création en juin 2000, le **SSF** est chargé de mettre en œuvre la politique de MCO du matériel navigant (bâtiments de surface et sous-marins) et des munitions de la marine, en favorisant une mutualisation des moyens de soutien et une rationalisation de sa gestion.

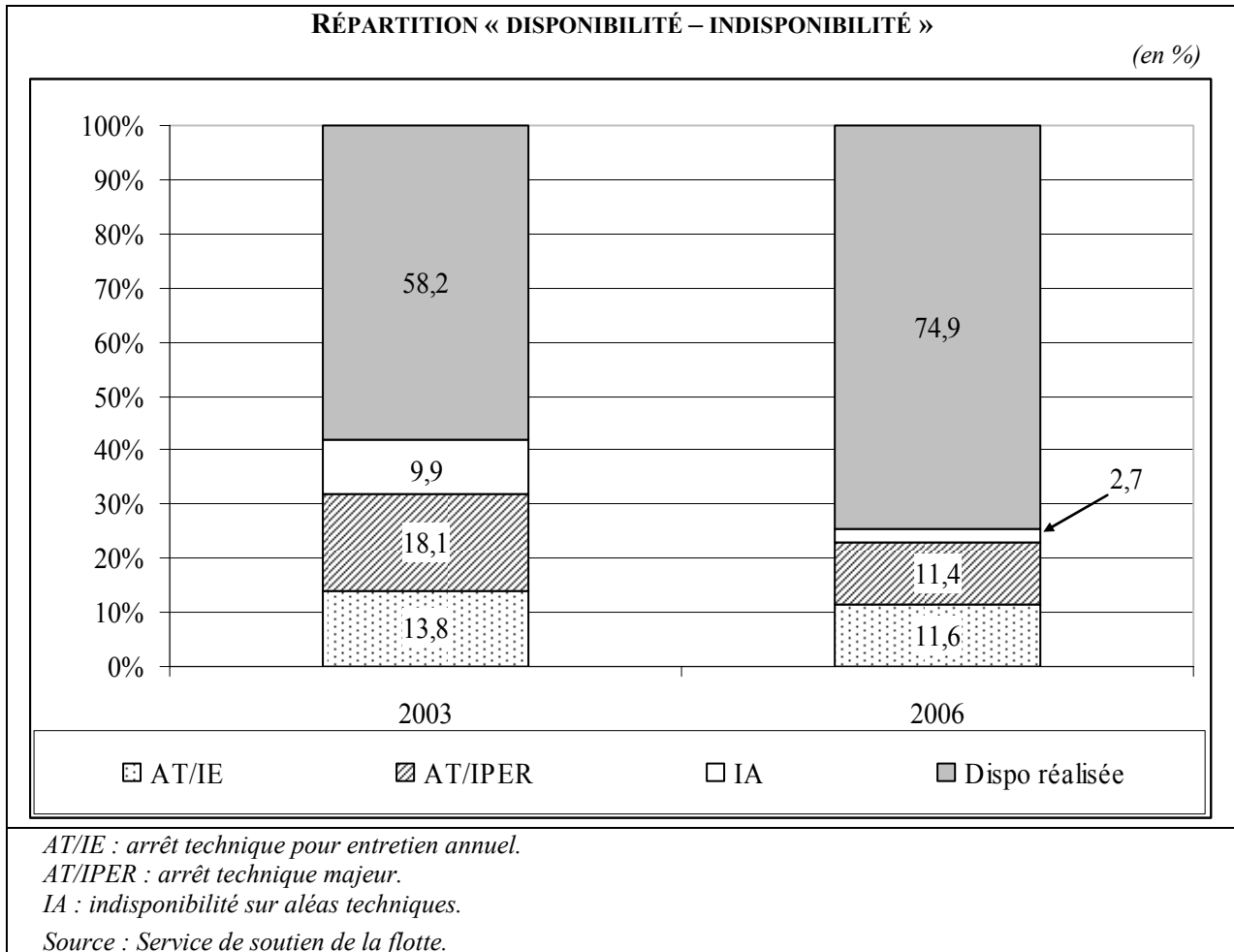
Afin de répondre à un double objectif d'amélioration de la disponibilité et de réduction des coûts d'entretien, le SSF a confié à des maîtres d'œuvre industriels d'ensemble la responsabilité de l'entretien de la flotte via des marchés globaux appelés « CAP 2005 ». Ces marchés, destinés à remplacer les quelques 220 contrats internes passés entre le SSF et DCN entre 2003 et 2005, ont été fondés sur trois principes simples mais véritablement innovants pour le secteur :

- une réduction du nombre de contrats par une recherche de globalisation (regroupement de bâtiments homogènes dans une durée de 3 à 5 ans) ;

- des contrats fondés sur des objectifs de résultats (disponibilité atteinte) et non plus de moyens, afin de laisser l'industriel libre de s'organiser ;

- une ouverture à la concurrence chaque fois que possible (c'est-à-dire sur 71 % des marchés, correspondant à environ 20 % en valeur).

Ces contrats ont indéniablement eu un effet vertueux, puisque, comme l'indique le diagramme ci-dessous, la durée des arrêts techniques pour entretien annuel et des IPER a été resserrée et la part des indisponibilités sur aléas a été fortement réduite suite à une amélioration de la qualité de l'entretien.



Au total, la stratégie « CAP 2005 » a permis de rétablir la disponibilité de la flotte au niveau exigé par l'état major de la marine, tout en réduisant les coûts de 20 % (100 millions d'euros environ) par rapport aux contrats internes précédents. Elle a également permis au SSF de gagner en efficacité en imposant une visibilité financière sur plusieurs années.

Les contrats CAP 2005 prenant majoritairement fin en 2008, le SSF s'engage aujourd'hui dans leur renouvellement au travers du projet CAP 2008, destiné à renforcer la globalisation, les objectifs de résultats, l'ouverture à la concurrence et la recherche d'une meilleure productivité industrielle. Ces évolutions devraient permettre de remédier aux insuffisances actuelles du MCO, notamment en ce qui concerne le manque de disponibilité des systèmes de combats (patent, par exemple, sur les frégates ASM de Toulon) et les lacunes dans l'allocation et la gestion des rechanges (pour les SNA notamment).

Cette évolution de la gestion du MCO par le SSF a été facilitée par le **changement de statut de DCN**, devenue depuis 2003 une société de droit privé à capitaux publics. Les efforts de réorganisation, de productivité et de réactivité de la nouvelle société ont donné de bons résultats. Le volontarisme des cadres dirigeants, l'effort sur le recrutement (qui a stoppé la disparition de la ressource ouvrière et la démotivation des cadres) et la souplesse d'achat et de gestion d'une entreprise de droit privé ont permis une progression notable dans la qualité des travaux, la maîtrise des délais et le sens du client.

Bien sûr, des marges de progrès existent encore pour optimiser la prise en compte du besoin du « client » qu'est désormais la marine et clarifier la répartition des responsabilités en matière de MCO. Le remplacement des contrats CAP 2005 par les contrats CAP 2008 y contribuera sûrement, en prévoyant une meilleure lisibilité financière des marchés, plus de clarté dans la politique de maintenance due et une amélioration de la gestion des contentieux.

L'évaluation de la réforme du processus de MCO de la flotte nécessite un certain recul, en particulier parce que certains effets vertueux ne se dégagent qu'à moyen terme. De façon générale néanmoins, le rapporteur retire de ses auditions le sentiment d'une satisfaction globale de la marine face au chemin déjà accompli. Ses besoins sont mieux gérés par le SSF et mieux pris en compte par DCNS, et les coûts du MCO ont été stabilisés malgré le vieillissement d'une partie de la flotte.

En matière de soutien aux appareils de l'aéronavale, les efforts consentis par **la SIMMAD** sur l'approvisionnement des rechanges ont contribué à abaisser le niveau d'indisponibilité des aéronefs par manque de pièces <sup>(1)</sup>, et ce, malgré la situation budgétaire fortement contrainte. Tous les parcs marine disposent désormais d'une couverture contractuelle complète, chaque renouvellement de marchés permettant par ailleurs la recherche de synergie interarmées pour limiter, sinon éviter, les augmentations de coût. Dans la même logique, un marché innovant (ORRMA <sup>(2)</sup>) permet, en une seule prestation externalisée, de réaliser l'approvisionnement en pièces de rechange provenant de multiples fournisseurs.

Le nombre d'aéronefs immobilisés pour maintenance préventive du deuxième niveau technique d'intervention (en base) a également diminué <sup>(3)</sup>. À ce résultat favorable s'ajoutent les nombreux travaux d'optimisation de la maintenance réalisés sous le pilotage de la SIMMAD qui visent à diminuer le temps d'immobilisation des aéronefs pour maintenance, malgré un vieillissement important des parcs.

De fait, alors que le volume de crédits d'entretien programmé des matériels de l'aéronavale reste relativement stable, les résultats obtenus par la SIMMAD montrent des améliorations sensibles dans les différents domaines du

---

(1) 15 avions immobilisés en moyenne en 2005, 8 en 2006 et 6 au premier semestre 2007.

(2) Optimisation du Réapprovisionnement des Rechanges du Matériel Aéronautique.

(3) 35 avions immobilisés en moyenne en 2005, 34 en 2006 et 31 au premier semestre 2007.

MCO (technique, logistique ou contractuel). Il n'en demeure pas moins que ce résultat globalement satisfaisant reste fragile, à la merci d'un aléa technique ou d'une rupture logistique.

## 2. Des crédits de maintien en condition opérationnelle calculés au plus juste

Les crédits destinés au MCO des équipements de la marine prévus dans le PLF 2008 représentent 1 078,31 millions d'euros en autorisations d'engagement (+ 2 %) et 1 117,35 millions d'euros en crédits de paiement (+ 0,6 %).

### ÉVOLUTION ET RÉPARTITION DES CRÉDITS DE MCO DE LA MARINE

(en millions d'euros)

Programme 178 Action 3 « Préparation des forces navales »	LFI 2007		PLF 2008		2008/2007	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Sous-action 48 – Soutien de la force d'action navale	382,14	348,25	254,22	313,61	- 127,92	- 34,64
Sous-action 49 – Soutien de la force sous-marine	281,06	354,59	419,45	369,59	+ 138,39	+ 15,01
Sous-action 50 – Soutien de l'aviation navale	331,07	313,11	328,52	341,95	- 2,55	+ 28,83
Sous-action 54 – Soutiens transverses des forces navales	62,89	94,31	76,11	92,20	+ 13,22	- 2,11
<b>TOTAL</b>	<b>1 057,16</b>	<b>1 110,26</b>	<b>1 078,31</b>	<b>1 117,35</b>	<b>+ 21,15</b>	<b>+ 7,09</b>

Source : ministère de la défense.

La stabilité apparente des dotations recouvre en fait une situation plus ou moins tendue selon les forces. En effet, une réduction globale de 16 millions d'euros de crédits de paiement a été imposée au MCO naval et portera essentiellement sur la flotte de surface. Cette forte contrainte intervient dans un contexte déjà difficile (maîtrise des coûts des industriels, importantes remises à niveau réglementaires, efforts nécessaires en matière d'armes-équipements) et suppose donc des économies supplémentaires qui risquent de grever le potentiel des unités.

Le rapporteur estime pour sa part qu'il serait vraiment regrettable que les progrès réalisés ces dernières années en matière de MCO, et donc de disponibilité des équipements, soient remis en cause par une diminution trop rapide des crédits, anticipant les « retours sur investissement » de la réforme.

En 2008, les principaux chantiers de maintenance concernent la poursuite de l'arrêt technique majeur du porte-avions *Charles-de-Gaulle*, débuté en septembre 2007, ainsi que les arrêts techniques majeurs ou intermédiaires (six mois seulement) de trois SNA (*Perle*, *Rubis* et *Émeraude*).

En ce qui concerne le MCO de l'aéronautique navale, la dotation en autorisations d'engagement pour 2008 est de 328 millions d'euros. Avec le complément des reports d'autorisations d'engagement prévus fin 2007, elle permettra d'engager les 365 millions d'euros autorisés pour la SIMMAD, afin de respecter son plan de retour à l'équilibre financier. Toutefois, l'ensemble des besoins ne pourra pas être satisfait et il est probable que l'activité aérienne de certains parcs devra être contenue à la baisse et que la notification de certains marchés de réparation de rechanges devra être reportée.

### 3. Une disponibilité contrastée des équipements

- Pour les **flottes sous-marine et de surface**, le taux de disponibilité technique correspond au pourcentage de jours durant lesquels le bâtiment a été effectivement disponible au cours d'un mois. Seuls sont pris en compte les bâtiments qui ne sont ni en IPER, ni en indisponibilité sur aléas (IA). La disponibilité technique ne signifie cependant pas que les navires soient en pleine capacité opérationnelle car il suffit qu'ils aient la capacité d'exécuter en mer au moins une de leurs missions pour être considérés comme disponibles.

L'objectif global de disponibilité technique a été fixé pour les bâtiments de la marine à 73 % pour l'année 2007 et à 74 % pour l'année 2008 (indicateur de performance 8.1 du programme 178 « Préparation et emploi des forces » dans le PLF 2008). Rappelons à ce sujet que ce même taux n'était que de 52 % en 2002, ce qui témoigne d'une amélioration considérable de la situation sur les cinq années de la LPM.

En ce qui concerne les **forces sous-marines**, l'état des bâtiments est satisfaisant en raison de la forte priorité donnée au maintien indispensable des conditions de sécurité, mais la disponibilité des SNLE et des SNA est sensiblement différente, celle des SNLE répondant aux exigences de la posture. Les SNA souffrent notamment d'un MCO insuffisant des matériels armes-équipements en raison d'une évolution rapide des matériels concernés et du manque de rechanges. Dans l'attente de l'arrivée des SNA Barracuda, un effort important va devoir être réalisé pour fiabiliser et moderniser les équipements des SNA de type Rubis afin que ces bâtiments conservent jusqu'à leur fin de vie une valeur opérationnelle satisfaisante.

Pour les **bâtiments de surface**, le tableau présenté ci-après montre que la réalisation de l'objectif global varie selon le type de bâtiment considéré tout en se situant, dans la grande majorité des cas, au-dessus de l'objectif moyen annuel fixé.

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

	2003	2004	2005	2006	2007 <sup>(1)</sup>
Porte-avions <i>Charles-de-Gaulle</i> <sup>(2)</sup>	54,0 %	73,9 %	63,9 %	78,9 %	100,0 %
Groupe école application <sup>(3)</sup>	54,2 %	55,2 %	69,8 %	64,8 %	81,2 %
TCD	77,9 %	77,6 %	85,1 %	91,2 %	79,2 %
Frégates anti-aériennes ou lance-missiles	26,0 %	74,1 %	67,3 %	81,7 %	79,2 %
Frégates anti-sous-marines	60,3 %	74,3 %	70,3 %	73,2 %	73,0 %
Frégates <i>La Fayette</i>	66,6 %	75,4 %	79,4 %	74,9 %	87,1 %
Avisos	72,7 %	74,3 %	75,0 %	75,9 %	74,0 %
Chasseurs de mines tripartites	66,0 %	81,5 %	73,0 %	80,3 %	80,2 %
Pétroliers ravitailleurs	65,4 %	60,8 %	79,1 %	82,1 %	80,5 %
SNA	44,7 %	48,4 %	59,9 %	55,5 %	45,9 %
Frégates de surveillance	66,3 %	74,7 %	75,9 %	77,3 %	70,1 %
Patrouilleurs de 400 tonnes	58,9 %	63,4 %	69,6 %	71,7 %	76,7 %
BATRAL	53,7 %	76,4 %	73,3 %	76,0 %	78,6 %

(1) bilan au 30 juin

(2) En IPER à compter du second semestre

(3) Jeanne d'Arc et Georges Leygues

Source : ministère de la défense.

Des progrès importants ont été réalisés depuis 2003 puisque la disponibilité moyenne était alors de 65 % et qu'elle avoisine aujourd'hui 74 %. Cette évolution doit cependant être relativisée car de nombreux bâtiments appareillent aujourd'hui avec des réserves sur les matériels.

Comme cela a été expliqué plus haut, le taux de disponibilité technique surestime la disponibilité réelle « toutes missions » des bâtiments, ce qui peut poser problème en situation d'opération. C'est ainsi que, lors de l'opération *Baliste* au Liban en juillet 2006, la frégate ASM *Jean-de-Vienne* s'est trouvée en difficulté du fait de la mauvaise disponibilité de son système d'armes (en particulier d'autodéfense) et de certains de ses équipements. Ces défaillances s'expliquent tout à la fois par :

- une enveloppe financière contrainte qui conduit à limiter le volume de travaux préventifs au profit du correctif, ce dernier pouvant également être réalisé au plus juste ;

- une situation des rechanges encore fragile notamment en ce qui concerne les rechanges coûteux qui ne sont plus réparés quand ils sont défectueux, ce qui génère parfois des « cannibalisations », très mal vécues par les équipages ;

- l'obsolescence et le manque croissant de fiabilité des systèmes et matériels propres à certains bâtiments vieillissants (tout particulièrement les moyens d'autodéfense) dont le MCO n'est pas pris en compte ou n'est plus garanti par les industriels.



Plus généralement, le vieillissement de la flotte, dont la moyenne d'âge est aujourd'hui de 20,4 ans, représente une contrainte forte pour le maintien d'une disponibilité technique et surtout opérationnelle satisfaisante.

- En ce qui concerne les appareils de l'**aéronavale**, la disponibilité exprime le rapport entre le nombre d'aéronefs disponibles dans les unités (ou pouvant être rendus disponibles dans un délai de 6 heures) et le nombre d'appareils en service (en maintenance – sur base – ou en ligne – flottille) dans les forces.

L'action de la SIMMAD a permis de restaurer progressivement la disponibilité des parcs aériens de la marine, l'année 2007 ayant permis d'atteindre un niveau moyen d'environ 108 aéronefs disponibles sur les 145 affectés en flottille, proche de l'objectif fixé (115). Le taux de disponibilité moyen fixé par l'indicateur de performance 8.1 évoqué plus haut s'élève quant à lui à 70 % du parc pour 2008 (contre 65 % pour 2007). Son niveau de réalisation varie selon les types d'appareils et est fortement corrélé à leur ancienneté.

**ÉVOLUTION DE LA DISPONIBILITÉ DES AVIONS ET HÉLICOPTÈRES DE LA MARINE**

*(en %)*

Aéronefs de la marine	2002	2003	2004	2005	2006	Janvier / juin 2007
<b>Aviation embarquée</b>						
E-2C (Hawkeye)	63	39	52	50	44	60
Super Etendard modernisé	55	58	58	57	50	51
Rafale Marine	45	43	57	58	58	77
<b>Aviation de patrouille et de surveillance maritime</b>						
ATL2	53	55	49	51	54	51
Falcon 50 SURMAR	72	85	84	85	89	84
Gardian	54	67	58	59	59	60
<b>Aviation de soutien</b>						
Falcon 10	48	51	55	75	78	87
Nord 262	41	45	55	46	49	63
Xingu	48	52	45	56	63	63
Cap 10	74	67	55	54	58	66
Rallye	61	63	61	64	67	73
<b>Hélicoptères</b>						
Super-Frelon	52	61	56	51	55	57
Lynx	33	37	40	41	49	46
Dauphin SP	88	95	92	95	93	93
Dauphin Pedro	68	69	64	51	47	55
Panther	53	53	50	48	49	44
Alouette III	54	55	41	43	46	54

Source : ministère de la défense.

En ce qui concerne le **groupe aérien embarqué**, les objectifs de disponibilité du Rafale fixés par l'état-major de la marine ont été atteints, en particulier lors des périodes d'embarquement sur porte-avions. Le moteur M88 reste cependant, à court et moyen termes, objet de préoccupation. La disponibilité du Super Etendard modernisé connaît, quant à elle, une amélioration depuis le début de l'année 2007 grâce à la livraison régulière des appareils modifiés au standard 5. Enfin, le parc des 3 Hawkeye est structurellement déficitaire au regard du contrat opérationnel : tout chantier sur l'un des appareils altère donc la disponibilité, actuellement stabilisée à environ 1,5 avion.

En matière de **patrouille et surveillance maritime**, la tension est constante sur les ATL2 et une étude d'optimisation du cycle de maintenance est actuellement en cours pour freiner l'augmentation du nombre d'appareils en attente de visite industrielle. Outre-mer, les conditions d'emploi sur deux sites très éloignés (Polynésie et Nouvelle-Calédonie), le vieillissement des appareils et les carences logistiques – notamment des moteurs – limitent la disponibilité des Guardian, malgré les efforts réalisés par la SIMMAD.

La situation des **hélicoptères** continue à être préoccupante. La disponibilité des Panther embarqués sur les frégates est limitée par le manque de rechanges. Par ailleurs, la forte progression du marché civil entraîne un flux important de départs de spécialistes militaires vers la société Eurocopter, ce qui rend difficile le maintien d'une équipe qualifiée pour l'entretien de ces aéronefs. Pour les Lynx, après une nette amélioration en 2006, la disponibilité devrait continuer à s'améliorer si les problèmes de structure rencontrés sur ces appareils vieillissants trouvent des solutions techniques. Enfin, la disponibilité du parc de Dauphin SP est optimale par rapport au nombre d'avions en ligne, mais médiocre par rapport à l'objectif fixé. Elle le restera jusqu'en 2008, 2 ou 3 aéronefs étant simultanément en visite de niveau industriel sur un parc de 6.

## II. — LES ÉQUIPEMENTS DE LA MARINE : ACTUALITÉ ET PERSPECTIVES

Armée de mer, la Marine est également un acteur essentiel de la sauvegarde maritime. Elle consacre près de 30 % de son activité aux différentes formes de l'action de l'État en mer que sont la lutte contre le narcotrafic, l'immigration clandestine, la pêche illicite et les pollutions ou encore le secours en mer.

Le format de la marine est aujourd'hui cohérent avec les contrats qui lui ont été fixés en matière de défense et de sécurité et les exigences capacitaires qui en découlent. Tout ajustement majeur de programme (décalage, report, annulation) qui serait formalisé par la prochaine loi de programmation militaire devra donc s'appuyer sur une redéfinition préalable de ses missions et de son contrat opérationnel. Telle est la vocation du Livre blanc sur la politique de défense et de sécurité nationale actuellement en préparation. Dans l'attente de sa publication, il serait regrettable que des réductions capacitaires soient décidées à la seule vue des conclusions de la revue des programmes de défense également en cours.

Pour ce qui concerne le budget 2008 de la défense, un bouleversement de la nomenclature du programme 146 « Équipement des forces », passée d'une présentation par armées en 2007 à une ventilation par « systèmes de forces et capacités maîtresses » afin de renforcer son caractère inter-armées, ne permet plus au rapporteur de disposer d'une base de référence claire pour les crédits d'équipement destinés à la marine.

Celle-ci n'est cependant pas maltraitée puisque 4,066 milliards d'euros d'autorisations d'engagement, dont 3 milliards d'euros sur le seul programme du second porte-avions (PA2), sont prévus dans le PLF 2008 pour ses opérations d'équipement. La modernisation des moyens navals devrait donc pouvoir se poursuivre, conformément aux objectifs de la LPM 2003-2008.

**RESSOURCES AFFECTÉES AUX PRINCIPAUX PROGRAMMES D'ÉQUIPEMENT DE LA MARINE  
DANS LE PLF 2008**

*(en millions d'euros)*

<b>Programme</b>	<b>AE</b>	<b>CP</b>	<b>Observations pour l'année 2007</b>
<b>PA 2</b>	3 000	90	En dehors de 50 millions d'euros pour la commande des catapultes aux États-Unis, aucun engagement n'est prévu en 2007. La dotation en LFI (700 millions d'euros) sera donc très peu entamée et servira pour le programme BARRACUDA.
<b>FREMM</b>	53	181	La dotation en CP devrait être complétée par 420 millions d'euros attendus en LFR 2007, compte tenu du principe d'abondement décidé en 2005 pour permettre un financement budgétaire classique de ce programme. Un engagement de 287 millions d'euros est prévu à ce titre en 2007.
<b>Barracuda</b>	253	330	L'engagement de la tranche conditionnelle n° 1, pour 883 millions d'euros, est prévu en 2007. La dotation 2008 en AE sera complétée par des reports de la gestion 2007 à hauteur de 766 millions d'euros de façon à affermir la tranche conditionnelle n° 2.
<b>SNLE-NG</b>	108	298	Un engagement de 198 millions d'euros est prévu en 2007.
<b>Frégates Horizon</b>	4	133	Un engagement de 41 millions d'euros est prévu en 2007.
<b>Rafale</b>	135	330	Un engagement de 435 millions d'euros est prévu en 2007.
<b>FTL (future torpille lourde)</b>	127	15	Le lancement du programme en 2007 prévoit d'engager 15 millions d'euros.
<b>MDCN (missile de croisière naval)</b>	11	80	Un engagement de 30 millions d'euros est prévu en 2007.

*Source : état-major de la marine.*

L'année 2008 sera marquée par les livraisons de 7 Rafale Marine au standard F2 et un simulateur, 8 Super Etendard modernisés (SEM) mis au standard 5, 50 torpilles MU90 et l'équipement de 64 sites avec le système SIC 21.

Plusieurs commandes seront également engagées : outre le second porte-avions, pour lequel 3 milliards d'euros d'autorisations d'engagement ont été provisionnés, l'affermissement de la tranche conditionnelle n° 2 devrait permettre la commande du premier SNA Barracuda ; 2 avions Rafale au standard F3 (premiers avions commandés à ce standard), 8 Panther au standard 2, 45 missiles Exocet Block 3, 6 stations navales et sous-marines Syracuse III et les 10 premières torpilles lourdes (FTL) devraient également être commandés.

Enfin, l'admission au service actif de la frégate de défense aérienne *Forbin* est également prévue en 2008.

Dans le contexte prospectif actuel, l'avenir de plusieurs grands équipements demeure néanmoins en suspens, ce qui appellera des décisions claires dans les mois qui viennent, une fois connues les conclusions du Livre blanc et de la revue des programmes.

## A. LA DISSUASION

Concernant la dissuasion, l'année 2008 verra, pour la marine, la poursuite de la construction du SNLE/NG n° 4 *le Terrible* ainsi que du missile M51.

La sous-action 13 de l'action 6 (Dissuasion) du programme 146 prévoit ainsi 109,2 millions d'euros d'autorisations d'engagement (destinées à l'affermissement de la deuxième tranche conditionnelle du marché) et 346,8 millions d'euros de crédits de paiement pour la poursuite du chantier du *Terrible*. Ce **quatrième SNLE/NG** de type Le Triomphant, de 138 mètres de long et 14 120 tonnes de déplacement en plongée, est construit directement en version M51. Il devrait être admis en service actif en 2010, en remplacement de l'*Inflexible*, dernier sous-marin de type Le Redoutable encore en service.

La sous-action 14 correspond au **programme M51**. Ce missile nucléaire mer-sol embarqué sur les SNLE de type Le Triomphant a vocation à remplacer les missiles M45 actuellement en place. Il s'agit d'un missile à têtes multiples, à portée intercontinentale. Plus gros (environ 54 tonnes) que son prédécesseur le M45, il dispose d'une capacité d'emport supérieure et adaptable, d'une meilleure précision et d'une meilleure aptitude à pénétrer les défenses adverses. La première version du missile mise en service en 2010 (M51.1) utilisera la tête nucléaire actuelle TN75 ; il ne disposera donc de sa portée définitive qu'en 2015, après la mise en place des têtes TNO sur la version M51.2. À l'heure actuelle, deux lots ont été commandés sur une cible de trois.

199,45 millions d'euros d'autorisations d'engagement et 654 millions d'euros de crédits de paiement sont prévus dans le budget 2008 pour le développement et la fabrication du missile, ainsi que pour le développement, la fabrication et le MCO de sa charge utile TNO. Ces crédits sont également destinés à l'adaptation des infrastructures de l'Île-Longue et de Guenvenez pour l'accueil et la mise en œuvre du système d'armes M51 à l'horizon de 2010.

En complément, la sous-action 15 isole cette année les crédits d'équipement destinés à l'adaptation au M51 des trois premiers SNLE NG (*Le Triomphant*, *Le Téméraire*, *Le Vigilant*), à la fourniture de la logistique initiale à terre et à l'adaptation du centre d'entraînement des forces sous-marines. 120,17 millions d'euros d'autorisations d'engagement (qui devraient être complétées par 15 millions d'euros de reports) et 121,79 millions d'euros de crédits de paiement sont prévus à ce titre pour 2008.

Le maintien d'une dissuasion nucléaire crédible nécessite que les ressources qui lui seront consacrées à l'avenir restent à un niveau suffisant pour respecter le calendrier *Coelacanth* et, en particulier mener à leur terme les programmes de construction du SNLE *Le Terrible* et du missile M51, conserver un format de 4 SNLE/NG adaptés au M51 au fur et à mesure de leurs échéances

d'entretien majeur et pourvoir au remplacement des têtes nucléaires TN 75 à leur échéance de fin de vie.

La crédibilité de la dissuasion océanique passe également par la capacité de mettre en oeuvre des forces capables de soutenir les SNLE et d'intervenir en haute mer à leur profit, sans être pour cela exclusivement dédiées à cette mission. Le renouvellement de la composante frégate (avec les FREMM) et des SNA (avec les Barracuda) s'inscrit dans cette exigence.

## **B. LA CAPACITÉ DE PROJECTION ET D'ENGAGEMENT**

### **1. Le groupe aéronaval**

- La sous-action 57 de l'action 9 (Engagement et combat) comprend 3 milliards d'euros d'autorisations d'engagement et 90 millions d'euros de crédits de paiement destinés au **second porte-avions**.

Le dossier de presse du budget de la défense pour 2008 affirme qu'« *une décision de principe sur la construction du second porte-avions a été prise. Les conditions de mise en œuvre de cette décision seront arrêtées au vu des travaux du Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale* ». Le projet annuel de performance du programme 146 précise quant à lui que « *le montant d'autorisations d'engagement de 3 milliards d'euros constitue une provision. Les niveaux définitifs des montants de la tranche fonctionnelle de réalisation et de l'engagement nécessaire au contrat de réalisation seront déterminés, à l'issue des travaux en cours impliquant le partenaire britannique et l'industrie, lors du lancement du stade de réalisation du programme* ».

Pour le rapporteur l'aboutissement de ce projet est une nécessité.

Le second porte-avions a pour mission de garantir à la France la disponibilité permanente à la mer de son groupe aéronaval. Celui-ci doit en effet pouvoir assurer tout à la fois la mise en œuvre de la composante nucléaire embarquée pour la dissuasion, la projection de puissance et la maîtrise des espaces aéromaritimes. Pendant six ans, le *Charles-de-Gaulle* a passé près de 50 % du temps en mer, ce qui est considérable (la moyenne pour un navire, dans la LPM, est de 130 à 140 jours de mer par an). Mais seule une permanence à la mer permet d'assumer les missions de surveillance et de faire face aux menaces, tout en permettant la formation et l'entraînement des équipages ainsi que l'entretien des matériels.

L'entrée en IPER du *Charles-de-Gaulle* n'est donc pas la seule raison qui justifie l'acquisition d'un second porte-avions. Néanmoins, pour la première fois depuis cinquante ans, la France ne pourra pas projeter de groupe aéronaval pendant plus de dix-huit mois. En 2009, le *Charles-de-Gaulle* reprendra son service mais sera de nouveau immobilisé fin 2015, début 2016.

Pour ne pas renouveler ce déficit d'aptitude à projeter un porte-avions, mais surtout pour garantir la permanence à la mer du groupe aéronaval français et donc sa pleine capacité opérationnelle, il est indispensable que la décision de lancement du programme PA2 soit définitivement arrêtée dans les prochains mois.

Au niveau financier, l'industrie a fait une offre engageante le 20 juillet 2007 dont le montant financier dépasse pour l'instant l'objectif fixé par la Délégation générale à l'armement (DGA). Il n'est pas souhaitable à ce stade de donner des éléments trop précis afin de ne pas perturber la négociation en cours, mais l'objectif de la DGA est de se rapprocher autant que possible d'un montant de 2,5 milliards d'euros, correspondant à un devis global de programme de 3 milliards d'euros, conception et réalisation comprises. Ce montant correspond aux autorisations d'engagement inscrites dans le PLF 2008.

- Le **Rafale** est un avion polyvalent susceptible d'effectuer de multiples missions : dissuasion nucléaire, pénétration et attaque au sol par tous les temps, attaque à la mer, défense et supériorité aérienne, intervention à long rayon d'action avec ravitaillement en vol, reconnaissance tactique et stratégique. Le programme Rafale actuel comprend la fourniture de 58 avions à la marine (et 228 à l'armée de l'air), avec leurs optionnels et leurs rechanges initiaux, ainsi que des moyens de maintenance et deux centres de simulation au standard F2.

Les premières livraisons de Rafale-marine ont eu lieu en 2000, la première flottille ayant été constituée, au standard F1, en juin 2004. La qualification au standard F2.2 date de juin 2006. Sur les cinq prochaines années, les perspectives de livraison à la marine sont de sept appareils en 2007 et 2008, deux appareils en 2009, 4 en 2010 et 3 en 2011.

Pour 2008, 845,5 millions d'euros d'autorisations d'engagement et 1 294,9 millions d'euros de crédits de paiement sont inscrits sur la sous-action 59 de l'action 9, ce qui permettra la livraison à la marine des 7 appareils prévus (au standard F2) ainsi que la commande de 2 appareils supplémentaires (directement au standard F3). Ceux-ci correspondent aux appareils précédemment « mis en réserve » sur la troisième commande notifiée en 2004 afin d'assurer le financement de la « feuille de route » signée avec l'industriel en octobre 2006 et destinée à permettre le développement des équipements de nouvelle génération pour le Rafale F3. Il s'agit donc simplement ici du rattrapage d'un étalement de commande.

Les 58 Rafale en principe destinés à la marine ont vocation à compenser le retrait de service progressif des SEM qui s'achèvera en 2015. Compte tenu du faible nombre de pilotes formés sur ces nouveaux appareils et du vieillissement du parc de SEM (âge moyen : 26 ans), tout retard conduirait à remettre en cause le contrat opérationnel. Il convient donc que les interrogations sur la passation effective de la quatrième commande globale soient levées rapidement afin d'éviter toute rupture capacitaire.

- La sous-action 61 de l'action 9 comprend 12,45 millions d'euros de crédits de paiement pour la mise au standard 5 et la post-modernisation de 35 **Super Etendard modernisés** (SEM). Par rapport au standard 4, le standard 5 apporte des capacités opérationnelles de nuit, une meilleure interopérabilité et une sécurisation de la conduite du vol (pilote automatique numérique adapté). La post-modernisation a quant à elle pour objectif de conférer à l'avion une capacité offensive tous temps, d'optimiser la conduite de la mission et d'accroître les capacités d'entraînement au tir de bombes guidées laser.

- 110,96 millions d'euros de crédits de paiement sont inscrits sous la sous-action 47 de l'action 9 pour la poursuite du programme d'**hélicoptère NH 90**. Cet appareil, réalisé en coopération européenne, est destiné au renouvellement des flottes de transport tactique et de lutte sous-marine pour la France, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas et le Portugal. Il se décline en deux versions principales, marine (NFH – *NATO Frigate Helicopter*) et terrestre (TTH – *Tactical Transport Helicopter*).

Le NFH a vocation à remplacer les hélicoptères Lynx et Super Frelon de la marine. Ses principales missions seront d'assurer la sûreté de force navale, dont les luttes anti-sous-marine et anti-navire à partir de frégates, le transport à partir de la terre ou de bâtiments ainsi que des missions de service public, de sauvegarde et de sauvetage. Il sera équipé de capteurs acoustiques (sonar et bouées), d'un système de liaison de données tactiques, de moyens de guerre électronique et d'un radar tactique. Il sera également armé de torpilles MU90.

27 NH 90 en version marine ont été commandés mais, en raison de retards successifs sur le programme (tant au stade du développement, lancé en 1992, que de la production, en cours depuis 2000), les premières livraisons ne sont pas attendues avant 2009, pour une première capacité opérationnelle significative en 2012. Ces retards imposent des efforts importants à la marine pour maintenir en service le Super Frelon.

## **2. Les SNA Barracuda**

Sous-marins de maîtrise des espaces maritimes, les SNA de type Barracuda ont vocation à remplacer les six bâtiments de type Rubis actuellement en service. Ils ont pour missions d'assurer le soutien de la force océanique stratégique (FOST) et du groupe aéronaval et de mener des opérations de projection de forces et de frappe dans la profondeur (avec le missile de croisière) ainsi que des opérations spéciales (commandos, nageurs de combat, mines...). Équipés d'une propulsion nucléaire, les SNA Barracuda seront capables de mettre en œuvre la future torpille lourde (FTL), le missile anti-navire SM 39 modernisé et le missile de croisière naval (MdCN). Ils seront également dotés de moyens de communication leur permettant de s'intégrer au sein d'une force navale.

La fin de l'année 2006 a marqué la fin de la phase de conception et l'entrée dans la phase de réalisation de ces bâtiments puisque le contrat de



développement et de réalisation des six sous-marins Barracuda a été notifié à DCNS et AREVA/TA le 21 décembre 2006. Les commandes se feront par affermissement de tranches conditionnelles successives. La commande du premier sous-marin est ainsi fractionnée sur les trois premières tranches du marché : une tranche ferme affermie à la notification du marché, une tranche conditionnelle n° 1 à affermir avant fin septembre 2007 et une tranche conditionnelle n° 2 à affermir avant fin octobre 2008.

Le PLF 2008 doit permettre, moyennant des reports conséquents de 766 millions d'euros d'autorisations d'engagement, de respecter ce calendrier puisque 253,55 millions d'euros d'autorisations d'engagement et 330,36 millions d'euros de crédits de paiement sont inscrit à la sous-action 74 de l'action 9.

La durée des négociations et les contraintes financières ont toutefois imposé le décalage de deux ans de la livraison du premier sous-marin, fin 2016, avec une admission au service actif prévue en 2017. L'admission au service actif du deuxième Barracuda interviendra 30 mois plus tard et les suivantes s'enchaîneront ensuite tous les 24 mois. Ce nouveau calendrier imposera une prolongation en service des SNA de type Rubis.

Le rapporteur considère que le maintien d'un format de 6 SNA est essentiel, non seulement pour assurer l'ensemble des missions opérationnelles dévolues à cette composante, mais également parce que les forces sous-marines ne peuvent fonctionner harmonieusement sans un ratio suffisant entre le nombre des SNA et celui des SNLE.

### **3. Les frégates multi-missions**

Le coût total du **programme FREMM** s'élève à 8,250 milliards d'euros pour la construction de 17 frégates à vocation soit anti-sous-marine (ASM) soit d'action vers la terre (AVT).

Au titre de la LPM 2003-2008, le contrat portant sur la production des 8 premières frégates (6 en version ASM et 2 en version AVT) a été signé avec l'industrie le 16 novembre 2005 pour un montant de 4,19 milliards d'euros. Les ressources nécessaires au programme ont été mises en place en 2005 conformément aux priorités affichées par la marine. 53 millions d'euros d'autorisations d'engagement (pour la commande des fournitures étatiques à longs délais d'approvisionnement et de prestations d'essais) et 182,16 millions d'euros de crédits de paiement sont inscrits sur la sous-action 73 de l'action 9 pour l'année 2008.

Le programme se déroule de façon satisfaisante. Les coûts et les délais sont respectés. La découpe de la première tôle a eu lieu en mars 2007 et la revue préliminaire des spécifications, jalon contractuel nécessaire au lancement de la production, a été passée en juin. La mise à flot devrait avoir lieu en décembre

2009 pour une première sortie à la mer en janvier 2011 et une admission au service actif un an plus tard.

La suite du programme comprend deux tranches conditionnelles qui devront être affermies en 2011 et 2013 pour les 9 FREMM supplémentaires (2 ASM et 7 AVT) prévues par le modèle d'armée 2015. Le montant total de ces deux tranches optionnelles s'élève à 3,53 milliards d'euros. Le format à 17 frégates a été calculé au plus juste pour répondre aux exigences du contrat opérationnel de la marine. Toute réduction du nombre devra donc se traduire par une réduction de ses missions.

Le modèle Armée 2015 prévoit également 4 frégates anti-aériennes. Suite à la décision de ne pas construire les deux dernières frégates HORIZON, la marine étudie désormais la possibilité de développer une version antiaérienne des FREMM baptisée FREDA (frégate de défense aérienne). À suite de la rédaction d'un objectif d'état-major début 2007, le stade de préparation a été lancé cet été. L'objectif calendaire affiché pour l'admission au service actif des FREDAs est le remplacement des frégates *Cassard* et *Jean Bart* aux alentours de 2018. Le respect du modèle d'armée 2015, comprenant 4 frégates de défense aérienne, passe par la réalisation des FREDAs et donc par l'obtention des crédits nécessaires dans le cadre de la prochaine LPM.

#### 4. Les systèmes d'armes

- Le **missile de croisière naval (MDCN)** est destiné à la conduite d'opération vers la terre en disposant d'une capacité de frappe dans la profondeur sur les FREMM et sur les sous-marins Barracuda. La détention de cette capacité contribuera fortement à la diversification et à la permanence multi-théâtres des plates-formes de lancement des missiles de croisière. Le besoin a été évalué à 250 composites (missiles et propulseurs), plus 200 conteneurs de tir vertical pour un emploi sur FREMM et 50 dispositifs de changement de milieu pour un emploi sur sous-marin Barracuda. Le programme a été lancé en 2002, pour une réception du premier lot de missiles en 2013.

Pour 2008, 11,4 millions d'euros d'autorisations d'engagement (principalement pour les essais) et 80,3 millions d'euros de crédits de paiement sont inscrits à la sous-action 56 de l'action 9.

À l'heure actuelle, seule une première commande de 50 composites a été passée. Les commandes suivantes sont normalement prévues pour 2010 et 2012 et relèveront donc de la prochaine LPM.

- La **future torpille lourde (FTL)** est destinée à détruire ou à neutraliser des bâtiments de surface ou des sous-marins dont la plupart sont dotés de systèmes de détection et de contre-mesure anti-torpille. Intégrée sur les sous-marins, la FTL est destinée à remplacer l'équipement actuel d'ici 2015. Le programme comprend l'acquisition de 93 torpilles de combat, le système de soutien associé, les moyens

d'essai et l'intégration à bord des SNLE de type Le Triomphant et des SNA de type Barracuda et Rubis.

Grâce aux crédits inscrits sur la sous-action 69 de l'action 9 (127,11 millions d'euros d'autorisations d'engagement et 14,85 millions d'euros de crédits de paiement), une première commande de 10 FTL pourra être passée en 2008, l'essentiel de la réalisation du programme étant donc reporté sur la prochaine LPM.

### **C. LA PROTECTION ET LA SAUVEGARDE DES POPULATIONS ET DES TERRITOIRES**

Au sein du programme 146, les moyens destinés à la protection de nos espaces maritimes (côtiers et hauturiers) et à la sauvegarde des populations et des territoires sont disséminés dans diverses actions et parfois fondus dans des lignes de crédits globalisées qui rendent délicate l'identification des crédits dégagés. Ils n'en demeurent pas moins essentiels à la réalisation des missions de protection et de sécurité qui occupent aujourd'hui près d'un tiers des heures de mer de la marine nationale.

Plusieurs mesures significatives peuvent être relevées dans les actions 9 (Engagement et combat) et 10 (Protection et sauvegarde).

- Au titre de la **défense anti-aérienne**, 4 millions d'euros d'autorisations d'engagement et 133,35 millions d'euros de crédits de paiement sont inscrits à la sous-action 84 pour la poursuite du programme des deux frégates de défense aérienne Horizon. Le *Forbin* devrait entrer en service actif en 2008 et le *Chevalier Paul* est attendu pour 2009.

La sous-action 85 prévoit 5 millions d'euros d'autorisations d'engagement et 43,7 millions d'euros de crédits de paiement pour la poursuite du programme PAAMS, système de défense anti-aérienne implanté sur les frégates Horizon et les sous-actions 75 et 86 comprennent des crédits (non isolables) pour l'amélioration des capacités d'autodéfense (anti-aériennes et anti-sous marine) des bâtiments de surface.

- En matière de **sauvegarde maritime**, la poursuite de la rénovation, initiée en 2006, de 22 avions de patrouille maritime ATL 2 (maintien en service, maintien des capacités de lutte anti-sous-marine avec l'intégration de la torpille MU90 et mise aux normes OACI<sup>(1)</sup>) et la mise au standard 2 des hélicoptères Panther (mise aux normes OACI et intégration d'un système d'armes amélioré) sont prévues à la sous-action 75. Seuls les crédits destinés aux Panther sont identifiables, soit 7,95 millions d'euros d'autorisations d'engagement et 14,38 millions d'euros de crédits de paiement. On peut cependant noter que le

---

(1) OAC : Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

plan d'engagement de la sous-action est construit sur un volant important de reports.

Par ailleurs, la sous-action 79 comprend 2,67 millions d'euros de crédits de paiement pour la poursuite du **programme SPATIONAV** (cf. III. B.), système d'information destiné à présenter, en temps réel, la situation des approches maritimes aux préfets maritimes et à tous les acteurs concourant à l'action de l'État en mer (douanes, affaires maritimes notamment). Les autorisations d'engagement nécessaires pour 2008 (310 000 euros) seront dégagées sur des reports.

### **III. — DES ENJEUX SPÉCIFIQUES**

L'interarmisation est un besoin et une réalité de tous les jours, que ce soit au niveau des états-majors ou en opération. De nombreuses fonctions communes à chacune des armées gagnent à être traitées en commun, tant sur le plan fonctionnel que financier. La création de la SIMMAD est un parfait exemple des gains que peut générer une rationalisation bien comprise. Mais il n'est pas possible de faire de l'interarmisation un principe, voire un dogme : chaque armée conserve des spécificités qu'il convient de prendre en considération afin de préserver sa cohérence et sa performance.

La marine tout particulièrement, du fait de la dualité de ses missions qui participent tout à la fois de la défense et de la sécurité, doit répondre à des enjeux bien spécifiques qui conditionnent la pleine réalisation de ses contrats opérationnels.

Le rapporteur a donc souhaité ici attirer l'attention sur trois dossiers sensibles pour la marine, qui devront faire l'objet d'une attention soutenue dans les années à venir.

#### **A. AMÉLIORER LES CONDITIONS DE VIE DES MARINS**

La principale richesse de la marine réside dans ses personnels, hommes et femmes, civils et militaires. Très attachés à leur outil de travail et passionnés par leur métiers, ils sont également soumis à des contraintes de vie importantes (mobilité, célibat géographique, horaires atypiques) qui sont encore amplifiées lorsqu'ils vivent en couple. L'amélioration des conditions de vie personnelle et familiale des marins (et notamment du logement, tout particulièrement à Toulon) est donc aujourd'hui justement considérée par la marine comme un élément essentiel du moral des troupes, de leur implication dans leur mission et de leur fidélisation.

Le rapporteur, lors de ses déplacements à Brest et à Toulon, a pu constater combien les commandements étaient conscients de ces enjeux et se félicite du travail réalisé, sur place, par les officiers CPM (Chargé de la condition du Personnel de la Marine), doté d'une mission transversale de relais des préoccupations, et les services sociaux.

#### **1. Une organisation de l'accompagnement social des marins et de leurs familles**

- Depuis 2001, la marine s'est dotée d'une organisation regroupant dans chaque port l'ensemble des fonctions d'accueil, d'information, de conseil, de soutien social et médico-social, d'aide à la vie quotidienne ainsi que d'organisation du temps libre au sein de trois pôles : « Marine accueil », « Marine emploi » et

« Marine loisirs ». Le soutien des familles est assuré par l'ensemble de ces pôles, sous la responsabilité du commandement local, en étroite synergie avec les commandants organiques qui expriment les besoins des formations engagées.

Le bureau de liaison avec les familles du pôle « Marine accueil » est chargé de coordonner les actions. En fonction de l'importance du déploiement, une cellule spécifique peut également être créée au sein des forces. En temps normal, une trentaine de personnes oeuvrent au sein des pôles « Marine Accueil ». Ce sont elles qui assistent notamment les familles dans leurs recherches de logement et les aident pour l'obtention d'un prêt.

Les pôles « Marine emploi » regroupent les services chargés de la reconversion du personnel militaire et les cellules d'aide à l'emploi des conjoints. Devant le succès des deux cellules ouvertes à Brest et à Toulon, dont le taux de placement est supérieur à 55 %, la direction des ressources humaines du ministère et la marine ont décidé d'en ouvrir deux autres à Lorient et Cherbourg. À terme, chacune de ces cellules sera dotée de deux spécialistes de l'accompagnement vers l'emploi.

Les pôles « Marine loisirs » gèrent et animent l'ensemble des cercles et foyers auxquels ont accès les familles ainsi que toutes les activités proposées dans les domaines sportifs, culturels, artistiques et de loisirs. Plus de 700 personnes sont employées dans ces structures réparties en métropole et outre-mer, où leur action est déterminante pour le maintien du moral des familles.

- Par ailleurs, pour accompagner les familles de marins en opérations, la marine a, depuis 2006, abonné certains de ses personnels au **programme de services à la personne** « Bien-Etre à la Carte® » proposé par la société ACCOR Services. Environ 15 000 marins et leurs familles peuvent ainsi bénéficier d'un soutien dans une large gamme de services, tournés essentiellement vers deux domaines : l'aide à l'enfance et à la famille (garde d'enfants, soutien scolaire, ...) et l'aide à la maison (dépannage urgent ou non urgent, travaux, déménagement ...). Il s'agit de services complémentaires par rapport à ceux fournis par les différents organismes du ministère de la défense (action sociale notamment). Les marins bénéficiaires de ce programme sont ceux affectés dans des formations susceptibles d'être projetées sous un faible préavis et pour une durée significative sur des théâtres extérieurs.

L'exploitation des derniers rapports sur le moral et des témoignages individuels montre un accueil positif de la part des marins. En 2006, 159 marins ont fait appel au programme et la plateforme a enregistré plus de 250 demandes dont 42 % concernaient l'habitat, 32 % la famille, essentiellement pour la garde des jeunes enfants, le reste concernant des demandes d'informations juridiques, administratives et diverses. Le programme, reconduit une première fois en 2007, le sera à nouveau pour 2008.

## **2. L'aide à la garde des jeunes enfants**

La question de la garde des enfants est un sujet de préoccupation depuis de nombreuses années, rendu encore plus aigu par la féminisation de la marine et le nombre croissant de couples de marins. Pour les familles, ce problème est double : il s'agit de trouver un mode de garde adapté notamment aux horaires de travail atypiques et de disposer d'un financement pour ce mode de garde.

En ce qui concerne les modes de garde, la marine poursuit, avec l'aide du ministère de la défense, une politique entamée depuis les années soixante dix afin de compenser l'insuffisance notoire des capacités d'accueil des jeunes enfants dans les agglomérations brestoises et toulonnaises. À terme, ces deux ports devraient être dotés de deux à trois crèches « marine » d'une capacité de 60 berceaux chacune. Compte tenu de l'importance des coûts d'infrastructure, supérieurs à sept millions d'euros, l'ensemble des opérations de remise à niveau ou de transformation des installations existantes est cependant étalé jusqu'en 2011 et devrait permettre de bénéficier à terme de 350 berceaux au lieu des 298 actuellement. Cette remise à niveau ne suffira cependant pas à couvrir les besoins.

C'est pourquoi la marine s'attache également à augmenter le nombre des réservations de berceaux auprès des municipalités ou des entreprises (84 au lieu de 54) et un marché est actuellement en cours de notification pour acheter des heures de garde à domicile, en cas d'urgence sociale ou opérationnelle, à une association animant un réseau d'assistantes maternelles recrutées prioritairement parmi les conjoints du personnel de la défense à la recherche d'un emploi. Ces assistantes maternelles, labellisées « Défense » pourraient alors bénéficier d'une formation continue délivrée par l'éducation nationale dans le domaine de la petite enfance.

Sur le plan financier, des efforts ont été réalisés avec la création de la prestation pour la garde des enfants pendant les horaires atypiques (spécifique au ministère de la défense) et la mise en place du Chèque emploi-service universel garde d'enfant (prestation interministérielle).

## **3. Une politique du logement à renforcer**

Seule une minorité de personnels militaires est logée dans les casernements, réservés en priorité aux célibataires géographique (cf. paragraphe suivant), puis aux équipages des bâtiments en IPER, aux réservistes durant leur période de réserve opérationnelle, aux équipages des petits bâtiments, au personnel en mission opérationnelle et enfin aux célibataires. Le parc immobilier de la marine compte aujourd'hui environ 15 000 lits, dont 5 000 seulement sont conformes aux normes définies par l'état-major. Les 10 000 lits hors normes devraient être totalement remplacés en 2015 par 6 000 lits modernisés, soit un parc global de 11 000 lits aux normes. Les demandes du personnel sont croissantes, notamment en matière de confort et d'intimité.

L'essentiel des marins doit donc se loger, avec leurs familles, soit dans le parc social, soit dans le parc privé. La problématique est cependant très différente à Brest et à Toulon en raison d'un marché immobilier très tendu dans cette dernière ville.

- L'arrondissement maritime de **Toulon** compte aujourd'hui 2 399 logements familiaux Défense, dont 2 129 logements conventionnés, pour un effectif d'environ 23 000 ressortissants défense (civils et militaires). Le ratio nombre de logement par ressortissant n'est donc que de 1 pour 9, ce qui est insuffisant en regard la moyenne nationale du ministère de la défense, qui est d'environ 1 pour 5. Par ailleurs, seuls 58 % des demandes de logement déposées par les marins auprès du BILG<sup>(1)</sup> sont aujourd'hui satisfaites (dont 10 % grâce au parc privé). Le parc immobilier est donc insuffisant. Les difficultés pour se loger sont amplifiées par un marché immobilier tendu (+ 80 % en 4 ans) obligeant les personnels de la défense à s'éloigner de la base pour accéder à la propriété ou à recourir au célibat géographique.

Pour atteindre un ratio de 1 pour 5, le parc doit s'accroître d'environ 2 100 logements. Dans un premier temps, pour satisfaire au moins la totalité des demandes annuelles de logement reçues par le BILG, 100 nouveaux logements par an sur 5 ans sont nécessaires. Compte tenu des ressources des personnels, ce besoin porte à 70 % sur du logement social, le reste étant du logement intermédiaire.

167 logements destinés à la marine ont été livrés en 2007 ou le seront en 2008 pour un montant de 5,8 millions d'euros. 151 logements relevant de programmes déjà validés et financés à hauteur de 5,48 millions d'euros viendront s'y ajouter en 2009/2010. À plus long terme, la programmation qui devait être validée au comité interarmée du logement militaire du 24 octobre dernier prévoit, pour la garnison élargie de Toulon/Hyères, la construction de 298 logements sur 4 ans pour un coût global de 11,84 millions d'euros. À ce rythme de 75 logements par an, il faudra 28 ans pour réaliser les 2 100 logements manquants !

- L'arrondissement maritime de **Brest**, ne connaît pas quant à lui de tensions sur le marché du logement. Ce sont les capacités en logements familiaux Défense qui ne sont pas jugées satisfaisantes.

Avec 2 441 logements familiaux Défense, l'arrondissement maritime de Brest possède un parc suffisant en nombre mais 44 % de ces logements ont été « remis » à la société gestionnaire en raison de la mauvaise qualité des logements proposés. En effet, la plupart d'entre eux ont fait l'objet de conventionnement depuis plus de 30 ans et ne répondent plus aujourd'hui aux standards de confort attendus par les candidats à la location. En outre, ils se situent souvent dans des quartiers considérés comme peu attractifs ou regroupant trop de militaires.

---

(1) Bureau interarmées du logement de la garnison.



Le BRILOM<sup>(1)</sup> de Brest a donc réorienté sa politique de développement immobilier vers une offre de logements neufs, disséminés pour contrecarrer un « effet ghetto » et répondant aux standards de confort actuels. Cette politique se heurte néanmoins à la raréfaction du foncier sur Brest et à l'augmentation du prix des locations. Compte tenu de l'écart croissant constaté entre l'augmentation des loyers pratiqués pour des logements de bon standing et la moindre augmentation du pouvoir d'achat des ressortissants à loger, le maintien dans le parc de logements « peu attrayants » mais à loyers modiques est nécessaire afin de permettre aux ménages à plus faibles revenus de se loger.

#### **4. L'accompagnement du célibat géographique**

Les difficultés de logement à Toulon sont une des sources de développement du célibat géographique dans la marine. Celle-ci a choisi depuis déjà longtemps d'accompagner cette situation particulière afin d'atténuer au mieux son impact sur le moral des personnels concernés et de leurs familles.

Ainsi, depuis 1997, le taux de mobilité (c'est-à-dire la part de mutations avec changement de résidence) est limité à 20 % pour les officiers et 14 % pour les officiers mariniers. Ces objectifs ont été tenus depuis 1998 alors qu'auparavant, le taux de mutation avec changement de résidence des officiers était voisin de 30 % et celui des officiers mariniers de l'ordre de 15 %.

Par ailleurs, un certain nombre de primes, liées au logement familial, sont désormais maintenues si le marin est en situation de célibat géographique et les conditions de remboursement des déménagements ont été améliorées. La marine s'est d'autre part fixé l'obligation de loger les célibataires géographiques en casernement, contrairement aux autres armées où ce sont les célibataires qui sont prioritaires.

Des aménagements du temps de travail sont également pratiqués afin de permettre des absences sur les demi-journées encadrant le week-end, grâce à des autorisations d'absence ou à des demi-journées de permission, accordées dans la limite de 40 par an.

Enfin, une des grandes particularités de la marine étant son regroupement géographique sur deux implantations majeures (Toulon, Brest), l'état-major de la marine s'est beaucoup investi pour trouver un partenaire commercial assurant la liaison aérienne Brest-Toulon (hier *Flywest*, aujourd'hui *Jetairfly*). Cette ligne, exploitée le week-end, facilite la vie des célibataires géographiques en leur permettant de disposer d'un moyen rapide pour rallier le domicile familial.

---

(1) Bureau régional inter-armées du logement militaire.

## **B. L'IMPÉRATIF DE LA SAUVEGARDE MARITIME**

Assurer la sauvegarde maritime du territoire consiste tout à la fois à faire face aux menaces susceptibles de venir de la mer (terrorisme, narcotrafic, piraterie, transport illicite de migrants...) et à assurer la défense des droits souverains en mer et la maîtrise des risques liés à l'activité maritime (accidents de mer, pollution...). La sauvegarde maritime relève donc simultanément de la défense nationale et de l'action de l'État en mer.

La marine nationale joue dans ce domaine un rôle particulier puisque le commandant militaire de zone maritime cumule ses fonctions avec celles de préfet maritime, de façon à ce que toutes les actions de l'État en mer soient placées sous une seule et même autorité. Elle s'inscrit donc pleinement, depuis déjà de nombreuses années, dans le « continuum sécurité-défense » souhaité par le Président de la République et structurant les travaux actuels de préparation du prochain Livre blanc.

Les missions de sauvegarde maritime revêtent aujourd'hui une priorité croissante et la marine leur consacre près du tiers de ses activités. Elles mobilisent près de 2 000 marins, plus de 70 bâtiments (dont une vingtaine de bâtiments de combat et une trentaine de patrouilleurs et de vedettes de la gendarmerie) ainsi qu'une trentaine d'avions et d'hélicoptères et 59 sémaphores.

Face aux nouvelles menaces (terrorisme, trafics illicites de migrants, de stupéfiants et d'armes, pollutions), la marine, en collaboration avec les autres administrations participant à l'action de l'État en mer, s'est attachée depuis plusieurs années – tout particulièrement dans le cadre de la dernière LPM – à moderniser son dispositif de surveillance des approches maritimes.

Le **projet SPATIONAV** (système naval de surveillance des approches maritimes et des espaces sous juridiction nationale), qui a vocation à mettre en réseau l'ensemble des sémaphores et des moyens de surveillance d'autres administrations (CROSS, centres opérationnels des douanes notamment) est un élément central de cette modernisation. Il doit permettre l'exploitation automatique des informations radar, l'appréciation centralisée de la situation des approches maritimes et la consultation de bases de données contribuant ainsi à une meilleure connaissance des navires en transit.

La surveillance de la façade méditerranéenne a jusqu'à présent été privilégiée, le dispositif SPATIONAV étant d'ores et déjà opérationnel pour les 19 sémaphores de la région Méditerranée. Le réseau est actuellement étendu aux autres façades maritimes, tout en étant modernisé par l'intégration d'informations provenant d'autres systèmes. Une troisième phase, prévue sur la période 2009-2013, consistera à intégrer de nouveaux capteurs et à moderniser les radars de la chaîne sémaphorique.

Le programme (coût total : 22 millions d'euros) est conjointement financé par les ministères de la défense, de l'équipement et de l'intérieur.

S'agissant de la **lutte contre les pollutions et du sauvetage en mer**, des efforts considérables ont également été accomplis au cours des dernières années par la modernisation et le renforcement des moyens mis en œuvre.

Le dispositif d'intervention de la marine s'inscrit en complémentarité de ceux du ministère des transports (DAMGM<sup>(1)</sup>) et des finances (douanes). Il permet, sous la responsabilité des préfets maritimes, d'assister un navire en péril afin de sauver les personnes et les biens mais aussi d'éviter ou de limiter la pollution par la prise en remorque du navire et l'intervention à bord d'une équipe spécialisée. Il permet également de lutter contre une pollution déclarée, comme celle de l'*Erika* ou du *Prestige*.

Hormis les sous-marins et quelques moyens spécialisés, tous les bâtiments et aéronefs de la marine, en métropole comme en outre-mer, sont susceptibles d'être impliqués dans les actions de lutte contre les pollutions (prévention, actions coercitives, recherche et traitement de la pollution) ou de sauvetage en mer.

Plus spécifiquement, 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 (l'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.

En outre, la marine met en œuvre trois bâtiments de soutien en haute mer aux capacités antipollution renforcées (*Alcyon*, l'*Ailette* et le *Carangue*) et un bâtiment de soutien, d'assistance, d'intervention et de dépollution l'*Argonaute*<sup>(2)</sup>. Le navire câblé *Île-de-Bréhat*, stationné à Brest, a également été pré-affrété par l'Agence européenne de sécurité maritime (EMSA) depuis le 31 mars 2006, ce 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. Son financement sur le fonds d'intervention POLMAR, à disposition du ministère de l'Environnement, du Développement et de l'Aménagement Durables, semble néanmoins rencontrer des difficultés de mobilisation en situation d'urgence. L'EMSA a engagé des procédures pour qu'un tel dispositif soit également mis en œuvre sur le littoral méditerranéen.

Enfin, la marine a renouvelé en mai 2005 avec la société *Abeilles International* et d'autres opérateurs portuaires un marché à bons de commande relatif à l'affrètement de remorqueurs portuaires pour l'exécution de missions de sauvetage et d'assistance aux navires en difficulté présentant un risque de pollution.

---

(1) Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer.

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

Les besoins financiers liés aux affrètements de sauvegarde maritime et aux activités de service public en mer, conduits en conformité avec les décisions du comité interministériel de la mer, se montent en année pleine à 34,8 millions d'euros. En 2006 et 2007, les crédits budgétaires insuffisants ont été complétés par une subvention de l'Union européenne au titre du renforcement de la sécurité dans le golfe de Gascogne. Cette subvention ne sera pas reconduite en 2008.

La dotation de la LFI 2008 s'élevant à 28,8 millions d'euros, 6 millions d'euros sont actuellement manquants pour la consolidation du plan de financement des contrats en cours. De plus, par une décision de la direction générale des impôts, confirmée en 2007 par le tribunal administratif, les contrats d'affrètement maritime hors des missions d'assistance seront désormais soumis à la TVA, ce qui induit une augmentation globale de 2,5 millions d'euros par an sur ces marchés. Au total, le besoin supplémentaire de crédits de fonctionnement pour faire face à cette mission de service public s'élève donc à 8,5 millions d'euros.

Le rapporteur déplore cette situation, qui fragilise les moyens d'action de la marine dans une de ses missions essentielles pour un volume de crédits relativement réduit. De façon plus générale, elle estime que dans cette période de réflexion prospective et de remise à plat des programmes, l'évaluation des besoins doit prendre en compte les niveaux d'utilisation des équipements et l'utilité des moyens affectés.

Ainsi, en matière de sauvegarde maritime, les interventions de surveillance et de prévention sont quotidiennes. Les moyens militaires sont de plus en plus souvent utilisés pour des missions de sûreté, à la limite du militaire et du civil (comme la lutte contre le narcotrafic et l'immigration clandestine) et génèrent, dans les bases de Toulon et de Brest, une tension globale sur les moyens disponibles et leur répartition. En outre, la marine (et en l'espèce les préfetures maritimes) est de plus en plus sollicitée par les agences européennes de sécurité maritime (lutte contre les pollutions), de contrôle des pêches et de surveillance des frontières (FRONTEX), qui n'ont pas de moyens propres et comptent sur les États-membres pour leur procurer les instruments de leur contrôles.

Il n'est donc pas possible d'avoir une vision exclusivement comptable des moyens affectés. Les préfets maritimes chefs de zone militaire doivent être en mesure de réagir à l'imprévisible et de réunir, très rapidement, des moyens d'intervention adaptés... ce qui n'est pas toujours aisé, compte tenu des nombreux problèmes rencontrés (MCO, prix des carburant, usure ou indisponibilité des appareils).

Ainsi, la base de Toulon souffre d'un déficit de moyens pour ses activités de surveillance et de prévention, notamment pour la lutte contre le narcotrafic ou la surveillance de l'immigration clandestine. La permanence d'un patrouilleur de service public à la mer ne peut être atteinte avec les deux navires actuels (présence

à 60 % seulement) et l'objectif d'un vol quotidien est difficile à satisfaire en raison du trop faible nombre d'aéronefs. Pour l'ensemble de ces activités, le remplacement des appareils NORD 262 devient une nécessité, car ils seront retirés du service en 2011, sans successeurs pour le moment. L'hélicoptère Super Frelon basé à Hyères est également très ancien (années soixante) et a un coût d'entretien très élevé ; il devrait être remplacé par un NH 90.

La préfecture maritime de Brest rencontre le même type de difficultés. Les moyens en patrouilleurs ne sont pas suffisants pour assurer en permanence la surveillance du port et de ses approches et mener, en parallèle, des actions hauturières de lutte contre le narcotrafic et l'immigration clandestine. Comme à Toulon, le vieillissement des appareils de patrouille maritime et des hélicoptères de sauvetage fragilise la disponibilité des moyens d'action. En outre, même si les moyens de lutte contre les pollutions ont été fortement modernisés, la préfecture maritime manque d'un navire de dépollution tout temps (qui n'existe pas à l'heure actuelle sur le marché) ainsi que de capacités d'action (y compris juridique) pour la récupération des produits dangereux et des containers perdus.

La France doit donc, de façon urgente et pérenne, se donner les moyens de ses missions et de ses devoirs en matière de sauvegarde maritime. Le rapporteur espère que le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationales saura lui consacrer la place qu'elle mérite.

### **C. LA QUESTION LANCINANTE DU DÉMANTÈLEMENT DES NAVIRES DE GUERRE**

Le dossier du *Clemenceau* a révélé la nécessité de se préoccuper de la fin de vie des navires. Au printemps 2006, la commission de la défense nationale et des forces armées a souhaité s'intéresser à cette problématique pour les navires militaires et a chargé le rapporteur du présent avis de réfléchir à la question.

Compte tenu de la modestie en tonnage de la flotte militaire mondiale au regard de la flotte marchande, il a fait le choix d'analyser le démantèlement des navires de guerre comme l'une des composantes du vaste domaine de la déconstruction navale.

Après avoir présenté les enjeux du démantèlement des navires, le rapport, publié en janvier 2007, s'était attaché à ouvrir des pistes pour engager résolument le secteur de la déconstruction des navires de guerre vers des procédés préservant la santé des travailleurs et protégeant l'environnement. Pour favoriser l'essor d'une filière vertueuse de démantèlement, les choix que feront les États pour leurs propres navires militaires sont en effet essentiels car ils serviront d'exemple et de moteur pour l'ensemble du secteur maritime.

Nécessairement internationale compte tenu de la modestie de chaque « marché » national, cette filière devra pouvoir s'appuyer sur des synergies industrielles (pour le recyclages des matières dangereuses et des ferrailles

notamment) et valoriser les partenariats nord-sud. Elle appelle également une clarification du cadre juridique actuel, complexe et inadapté, par l'adoption d'une convention internationale fixant une norme contraignante applicable à tous les pays. Celle-ci ne devrait cependant pas exonérer l'Union européenne de travailler à la mise en place de son propre dispositif juridique, économique et industriel.

Enfin, le rapporteur estimait – et estime encore – que le démantèlement d'un navire doit être envisagé dès sa construction. Outre la définition d'outils techniques de type « passeport vert », il faudra donc, pour les navires civils, réfléchir à l'élaboration des moyens permettant de financer le coût de cette déconstruction. Dans ce cadre, diverses pistes comme une taxation au tonnage au lancement du navire ou des taxations à l'escale ou calculées sur le fret, mériteraient d'être explorées.

Depuis janvier 2007, deux rapports supplémentaires sur le sujet ont été publiés : la mission interministérielle sur le démantèlement des navires civils et militaires en fin de vie (MIDN) a remis son rapport final en avril 2007 et la Commission européenne a présenté en mai 2007 son livre vert sur l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires. À la suite du rapport de la MIDN, le Secrétaire général de la mer a été chargé par le Premier ministre d'assurer le suivi de ces questions.

En pratique cependant, le dossier n'a guère avancé alors que le sujet, en cette période de Grenelle de l'environnement, devient une nouvelle fois d'une grande actualité.

Le directeur du Service de soutien de la flotte a assuré le rapporteur que le choix du maître d'œuvre pour le démantèlement du *Clemenceau* serait arrêté avant la fin de l'année 2007, parmi les cinq candidats en lice... dont acte ! Quant au budget 2008, une ligne budgétaire de 10 millions d'euros d'autorisations d'engagement est ouverte dans le programme 178 au titre du soutien mais elle n'est pas dotée de crédits de paiement et ne le sera que lorsque les besoins et les coûts correspondants auront été identifiés.

Il reste donc encore beaucoup de chemin à parcourir pour continuer à sensibiliser sur ce dossier et s'engager résolument sur la voie d'actions concrètes.

## 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 2008 (n° 189)**, au cours de sa réunion du 11 octobre 2007.

**L'amiral Alain Oudot de Dainville, chef d'état-major de la marine**, après avoir rappelé que le budget 2008 correspondait à une année de transition avant la mise en œuvre des décisions qui résulteront des différents travaux en cours, a souhaité faire une présentation succincte du cadre d'action de la marine avant de présenter à la commission un bilan de l'utilisation du budget de la marine en 2007 et de commenter les perspectives ouvertes par le projet de loi de finances.

À l'ère de la mondialisation et de l'interdépendance, l'intérêt stratégique des espaces maritimes se renforce. Il suffit de constater le développement de l'urbanisation côtière et des ensembles portuaires. Avec les délocalisations, les échanges par mer, tant énergétiques que de biens, connaissent une croissance deux fois plus élevée que la croissance mondiale. S'effectuant en flux tendus, ces échanges maritimes présentent de réelles vulnérabilités en cas d'interruption et peuvent aisément devenir la proie de terroristes. Le trafic régulier générant les trafics illicites, on assiste à une hausse des trafics illicites sur mer. Par ailleurs, la sensibilité accrue et légitime pour l'environnement concerne bien évidemment les mers et océans qui couvrent 70 % de notre planète.

La mer reste encore le seul espace de liberté, de transit, de déploiement et de positionnement d'où peut s'afficher et s'exprimer la puissance de manière permanente et modulable. Plus de 80 % des pays ayant une façade maritime, les rivages sont devenus les véritables frontières entre les États. La mer est à la fois ce lieu inviolable où patrouillent les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins et celui d'où le porte-avions peut sans contrainte lancer, à la demande, ses missions aériennes. De nombreuses puissances régionales, notamment en Asie (Inde, Chine, Japon, Malaisie), sont déjà ou veulent s'affirmer comme puissances navales.

Le chef d'état-major de la marine a estimé que la France, riche du deuxième espace maritime au monde et forte de ses responsabilités mondiales et européennes, doit disposer d'une stratégie maritime globale. Son volet militaire, la stratégie navale, repose sur une marine apte à intervenir dans le cadre de la défense ou celui de la sécurité. Ses missions couvrent un spectre très étendu allant de la dissuasion à la sécurité des personnes en mer. La marine nationale est donc une force océanique, polyvalente et équilibrée qui est un acteur majeur des missions de défense et de sécurité en mer. Pouvant se déployer sans contrainte, elle est présente sur tous les océans, à l'instar de ses homologues américaine et

britannique. En métropole, elle s'est concentrée sur deux ports, Brest et Toulon, soit un par façade maritime.

L'amiral Oudot de Dainville a ensuite exposé la manière dont le budget voté pour 2007 a été utilisé au sein de la marine.

Pour ce qui concerne les missions de défense, la posture de dissuasion a été tenue sans discontinuité par les sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE). Le savoir-faire de la composante aéroportée a été maintenu jusqu'à l'entrée en indisponibilité du *Charles-de-Gaulle* à l'été 2007. La crédibilité de la dissuasion repose sur les opérations de sûreté de zone menées au profit de la force océanique stratégique (FOST) par les sous-marins nucléaires d'attaque (SNA), les frégates de lutte anti-sous-marine, les aéronefs de patrouille maritime ainsi que les chasseurs de mines.

La participation de la marine à la lutte contre le terrorisme et l'insécurité se poursuit dans le nord de l'océan Indien, en étroite coopération avec les forces alliées. Elle contribue activement à préserver la liberté de circulation sur mer, en particulier dans les détroits d'Ormuz et de Bab El-Mandeb. Deux bâtiments et un avion de patrouille maritime sont déployés en permanence dans le cadre de l'opération *Enduring Freedom /Héraclès-mer*, la France étant le deuxième contributeur naval de la zone. Par ailleurs, un bâtiment français escortera dorénavant les navires du Programme alimentaire mondial aux abords des côtes somaliennes, où la piraterie a crû de plus de 50 % en un an.

Le groupe aéronaval s'est également déployé dans l'océan Indien pour la deuxième année consécutive, dans le cadre de l'opération *Héraclès-Air/indien*, de soutien à l'*international security assistance force* (ISAF). Ce déploiement a permis d'affirmer la continuité de notre présence aux côtés de nos alliés et a confirmé notre savoir-faire et notre interopérabilité tant pour l'action contre la terre que pour travailler avec les marines alliées. Pendant les trente jours d'opérations du groupe aérien au-dessus du territoire afghan, 370 missions aériennes de reconnaissance et d'appui au sol ont été réalisées. Plusieurs engagements offensifs ont été conduits et, pour la première fois, le Rafale marine dans sa version F2 (assaut contre la terre) a été engagé en opérations et a pu montrer ses exceptionnelles capacités opérationnelles au combat. Signe de la forte implication de la marine dans l'océan Indien, la France a exercé le commandement de la force maritime multinationale (*Task Force 150*) opérant entre la mer Rouge et le détroit d'Ormuz d'avril à août 2007. À ce moment là, sa présence a été renforcée par un bâtiment de commandement et un état-major embarqué.

Dans le golfe de Guinée, une capacité permanente de soutien, d'intervention et d'évacuation de ressortissants est maintenue. Constitué d'un bâtiment porte-hélicoptères et de détachements d'avions de patrouille maritime, ce dispositif agit en soutien de l'opération *Licorne* en Côte-d'Ivoire. Il contribue aussi au développement de la région en apportant une assistance aux marines



riveraines. À l'intérieur des terres africaines, les commandos marine sont intervenus en 2007 dans le cadre d'opérations spéciales. Un aéronef de patrouille maritime a été déployé au Tchad jusqu'en mai 2007 en soutien des opérations terrestres.

Depuis l'été 2006, une frégate croise en permanence en Méditerranée au large du Liban. Travaillant en étroite coopération avec la force maritime des Nations Unies et les forces navales libanaises, ce navire permet de conserver une capacité d'évaluation autonome de la situation.

L'entretien de notre aptitude à coopérer avec les marines alliées ne s'est pas limité au seul théâtre de l'océan Indien. Ainsi, une frégate a été intégrée pendant deux mois au groupe aéronaval espagnol et un groupe d'action maritime composée de deux autres frégates et d'un SNA s'est déployé au large des côtes américaines. Il a participé à la phase de mise en condition opérationnelle du porte-avions américain *Harry S. Truman*. Enfin, fin juillet, deux Rafale et un Hawkeye ont apponté avec succès sur le porte-avions américain *Enterprise*, signe très fort de notre interopérabilité.

L'interopérabilité de la marine française avec l'OTAN est complète depuis la certification obtenue en 2006. L'admission au service actif des bâtiments de projection et de commandement (BPC) *Mistral* et *Tonnerre* a permis à la France d'accéder au tour de commandement de la force de réaction de l'OTAN, la *Nato Response Force* (NRF) et d'assurer, à ce titre, l'alerte du commandement de la composante amphibie au premier semestre 2007.

Le chef d'état-major de la marine a ensuite évoqué les missions de surveillance des zones maritimes, qui se sont poursuivies cette année sur toutes les mers du globe. Elles permettent de précieux recueils d'informations dans le cadre de la prévention des crises mais soutiennent également l'action diplomatique française. Au total, 35 navires sont quotidiennement à la mer, dont 28 déployés à plus de 300 nautiques de leur port d'attache pendant une durée supérieure à sept jours. En moyenne, quatre aéronefs de patrouille ou de surveillance maritime sont présents sur des théâtres extérieurs.

Il a rappelé que la sauvegarde maritime recouvre la contribution de la marine à la sécurité des Français. L'approche interministérielle mise en œuvre semble la plus à même de fédérer les capacités des administrations agissant en mer, la marine apportant ses capacités hauturières au dispositif. Les opérations de lutte contre les trafics nécessitent d'agir dans la profondeur, notamment à proximité de leur point de départ. L'approche française, par son décloisonnement et l'élimination des doublons, apparaît la plus pertinente et la plus économe. Les actions menées sont cependant fréquemment entravées par des problèmes juridiques tels que le droit du pavillon, le statut des migrants naufragés en mer ou la problématique de leur lieu de débarquement. La France doit être sur ces sujets une force de proposition, tout particulièrement dans la perspective de sa présidence de l'Union européenne.

Les trafics d'êtres humains auxquels la marine française est confrontée en mer de sont de véritables drames. Aucune donnée fiable n'est disponible sur le nombre de candidats à l'exil qui se noient au cours de leur traversée. Ces situations inhumaines concernent tant la Méditerranée que l'Afrique occidentale, l'océan Indien ou la mer des Caraïbes. En mai dernier, la frégate *La Motte-Picquet* a ainsi récupéré dix-huit cadavres en Méditerranée centrale qu'elle a ramenés à Toulon faute de pouvoir les déposer ailleurs.

Sur les côtes françaises, l'immigration clandestine par voie maritime concerne particulièrement la Guadeloupe et Mayotte. Sur cette île, la marine arme deux radars de veille et a intercepté au cours des neuf derniers mois 15 navires avec 440 migrants et passeurs (640 en 2006). La marine a également accru sa coopération avec l'agence européenne FRONTEX en s'engageant résolument dans des opérations « coup de poing » au profit d'États membres confrontés à l'immigration par voie de mer. Depuis octobre 2006, des avions de patrouille maritime ont participé à six opérations aux Canaries, à Malte, en Grèce et en Sardaigne.

Dans le domaine de la lutte contre le narcotrafic, la coopération interministérielle et internationale a permis de mener plusieurs opérations en Atlantique, Méditerranée et Manche. Fin 2006, une prise de plus de quatre tonnes de cocaïne a ainsi eu lieu sur le cargo *Ciudad de Oviedo*. Quatre navires ont été déroutés en 2007 mais il faut faire beaucoup plus, car le prix du gramme de cocaïne est deux fois moins élevé en France qu'aux États-Unis, ce qui témoigne de la prospérité des trafics.

La lutte contre la pêche illicite se poursuit. En Guyane, le nombre de contrevenants brésiliens a augmenté et leur violence s'est accrue. 62 interceptions ont eu lieu sur les neuf premiers mois de 2007, contre 18 sur la même période en 2006. En dépit d'une coopération active avec les autorités brésiliennes, de nouveaux modes d'action doivent être envisagés. Dans les Terres australes par contre, aucun contrevenant n'a été détecté depuis 2005. La combinaison de la surveillance par satellite et de patrouilles de navires, menées en coordination avec les Australiens, a porté ses fruits.

La lutte contre la pollution, quant à elle, ne se relâche pas. Si en 2006 un seul contrevenant a été dérouté, trois navires ont été surpris depuis le début de l'année et ont été déroutés vers Brest ou Toulon.

Les opérations de recherche et de sauvetage ont permis de sauver plus de 180 personnes sur les neuf premiers mois de l'année. En Polynésie, la marine a apporté un concours très actif aux opérations liées au crash du *Twin-Otter* entre Moorea et Papeete cet été et une catastrophe maritime majeure a été évitée de justesse en début d'année, lors de l'échouage provoqué du *MSC Napoli*, battant pavillon britannique. Si l'opération d'assistance franco-britannique avait échoué, ses 2 400 conteneurs flottant entre deux eaux auraient paralysé la Manche en sus des dégâts liés à la pollution.

Enfin, les marins et les moyens de la marine sont régulièrement engagés sur le territoire national dans le cadre des missions Vigipirate et Vigimer. Près de 200 marins sont ainsi déployés ou en alerte, en mer sur nos façades maritimes ou à terre comme à Marseille et Cherbourg, pour participer à la posture nationale de vigilance.

En parallèle des opérations proprement militaires, la sauvegarde maritime représente donc toujours une part importante de l'activité opérationnelle de la marine. Dans ce domaine de la lutte contre l'usage ou l'exploitation illicite des espaces maritimes, la marine accompagne la montée en puissance des agences européennes. Cependant, dans le souci d'économie des moyens, elle milite pour ne pas sectoriser les moyens par domaine de responsabilité d'agence.

L'amiral Oudot de Dainville a ensuite évoqué un autre chantier poursuivi en 2007, celui de la disponibilité des moyens. Le taux moyen de disponibilité technique des bâtiments est passé de 65 % en 2004 à 74 % en 2006 et devrait se maintenir à ce niveau cette année. Ce taux doit cependant être pondéré par la prise en compte de l'importance relative de la disponibilité des unités pour la marine.

Ce bon résultat est la conséquence de la réorganisation du maintien en condition opérationnelle (MCO) ces dernières années, tant dans l'industrie que du côté de l'État. Celle-ci a été marquée par la création du service de soutien de la flotte (SSF) en 2000 et le changement de statut de DCN en 2003. Ces évolutions ont permis de mettre en œuvre une politique de contractualisation associant pluri-annualité, mise en concurrence et responsabilisation des titulaires sur les résultats. La prochaine étape de modernisation de la maintenance doit porter sur deux axes : l'amélioration de la disponibilité des armes et des équipements et la poursuite de la mise en conformité des bâtiments avec la réglementation relative à l'environnement.

La première indisponibilité pour entretien et réparation (IPER) du porte-avions *Charles-de-Gaulle* vient de démarrer. C'est une opération très lourde et la durée de mise à disposition de l'industriel (15 mois) ne peut être réduite en raison des contraintes liées au respect de la sécurité nucléaire. Ce chantier représente un vrai défi industriel. Sa marge pour aléas (cinq semaines) est très faible au regard de ce qui est généralement pratiqué pour des chantiers qui sont réputés plus simples.

Pour le soutien des matériels de l'aéronautique navale, la structure intégrée de maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques de la défense (SIMMAD) poursuit ses efforts afin de réduire le coût et la charge de maintenance des avions. En dépit d'une flotte vieillissante et des difficultés techniques et logistiques sur le moteur M88 du Rafale, la disponibilité des appareils de l'aéronautique navale s'est améliorée avec une stabilité des dépenses de MCO. Elle est passée, en moyenne, de 52 % en 2004 à 57 % au deuxième trimestre 2007. On assiste cependant à une diminution des stocks de rechanges qui, au vu des ressources allouées pour 2008, ne devrait pas être enrayée. À moyen terme,

l'activité aérienne et la disponibilité des aéronefs ne pourront donc être maintenues à leur niveau actuel.

En ce qui concerne enfin les équipements, l'année 2007 a vu la livraison du BPC *Tonnerre*, après celle du *Mistral* fin 2006. D'ici la fin de l'année, sept Rafale de type F2 (capacités air/air et air/sol) seront livrés ainsi que 50 missiles PAAMS, 10 missiles Scalp/EG et 75 torpilles MU 90. Parmi les commandes passées, la première tranche conditionnelle du SMA de type Barracuda (pour 883 millions d'euros) est la plus importante.

Le chef d'état-major de la marine a ensuite abordé le projet de loi de finances, en regrettant que l'architecture en programmes du budget de la mission défense ne permette plus de présenter un budget complet et isolé correspondant au périmètre de la marine. La marine prend sa part dans la réalisation des objectifs plus globaux qui sont fixés. En tant que responsable de la cohérence de la marine, il doit s'assurer de l'harmonie des contributions des programmes budgétaires à la préparation et à l'emploi des forces navales, à leur équipement et à leur soutien.

Après plus d'une année d'expérience, la mise en œuvre de la LOLF s'avère une réelle incitation à piloter plus finement la masse salariale. Elle a permis d'engager une approche plus complète des dépenses et donc une meilleure perception de l'effet des politiques publiques. Cependant, elle a aussi introduit une réelle complexité dans les procédures budgétaires et comptables. Les surcharges administratives ont augmenté tant dans les travaux interministériels que dans ceux internes au ministère. Les responsables de l'emploi et de la gestion des crédits se sont appropriés la démarche de la performance, notamment au travers du pilotage par le dialogue de gestion. Pour autant, cela ne s'est pas traduit par une plus grande autonomie ni la mise en extinction des anciennes procédures. Force est de constater que les procédures ont été superposées plutôt que substituées les unes aux autres. Enfin, les souplesses accordées pour la gestion des crédits sont bridées par le découpage des programmes, marqué par une séparation entre crédits de fonctionnement et ceux d'investissement. De ce fait, la flexibilité attendue s'avère quasiment figée, les crédits de fonctionnement restant contraints par le caractère hautement obligatoire des dépenses et les mises en réserve.

Pour ses dotations budgétaires, la marine, comme les autres armées, ne dispose plus au sein de la mission « Défense » d'un périmètre clairement identifié. Les crédits alloués à son activité et au renouvellement de ses moyens sont répartis dans plusieurs programmes, dont les trois principaux sont « Préparation et emploi des forces » (178), « Équipement des forces » (146) et « Soutien de la politique de défense » (212).

En tant que « client », l'amiral Oudot de Dainville a souhaité présenter les attentes de la marine pour chacun de ces trois programmes.

Le programme « Préparation et emploi des forces » concerne la quasi-totalité des unités en service de la marine, réunies au sein de l'action « préparation

des forces navales ». Cette action rassemble 91 % du personnel de la marine, dont 17 % de civils, avec la masse salariale afférente. Elle intègre les crédits de fonctionnement, dont ceux liés aux carburants, et les crédits d'entretien du matériel. Un budget opérationnel, correspondant à l'action « préparation des forces navales », est placé sous la responsabilité de gestion du major général de la marine.

La masse salariale allouée à l'action « préparation des forces navales » est de 2,7 milliards d'euros, dont 900 millions d'euros au titre des pensions. Les crédits de rémunération et de charges sociales (RCS) sont en augmentation de 57 millions d'euros pour la marine par rapport à la loi de finances 2007, alors même que le budget a été construit avec des réductions d'effectifs. L'augmentation est principalement liée aux corrections d'erreurs constatées après la construction budgétaire de 2006, premier budget construit en régime LOLF (pour 33 millions d'euros), le reste étant constitué d'une augmentation de la dotation sur le compte d'affectation spéciale des pensions. Les réductions d'effectifs décidées pour 2008 portent sur deux domaines. Tout d'abord, la transformation du service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) en établissement public administratif se traduit par un transfert de personnel (432 civils et 436 militaires) et de crédits (35 millions d'euros). Des suppressions de postes (52 civils et 305 militaires) ont également été décidées et devraient générer une économie en masse salariale de 7,7 millions d'euros. Les mesures catégorielles en faveur du personnel militaire s'élèvent, quant à elles, à 12 millions d'euros, dont 4 millions d'euros pour la dernière tranche du plan de la revalorisation de la condition militaire.

Les crédits alloués pour le fonctionnement et l'activité des forces navales représenteront 442 millions d'euros en 2008, soit une baisse de 12 millions d'euros par rapport à 2007. Un objectif de gains de productivité de l'ordre de 3 % est fixé. En fonction de l'évolution des cours des carburants et des coûts des prestations pour le fonctionnement courant, il pourra être nécessaire de réduire encore les dépenses de fonctionnement pour préserver l'activité des forces. La part relative des dépenses liées aux produits pétroliers augmente. Elle est passée de 12 % des crédits de fonctionnement en 2004 à 20 % en 2008 avec une hausse sur cette période de près de 140 % du cours du baril. Cependant, la marine a tiré parti de la fluctuation des cours du baril pour reconstituer ses réserves à coût maîtrisé. En 2006, ses stocks de gazole de navigation en métropole avaient atteint un niveau bas à près de 42 000 tonnes, la ressource financière disponible ayant été consacrée en priorité au maintien de l'activité. Début 2007, la marine a profité de la baisse des cours pour rehausser, à moindre coût, les niveaux des stocks à environ 70 000 tonnes, conformément aux objectifs fixés par l'état-major des armées.

Le chef d'état major de la marine a ensuite précisé que les crédits consacrés à l'entretien des équipements représenteront, en 2008, 1 078 millions d'euros en autorisations d'engagement et 1 117 millions d'euros en crédits de paiement. La dotation en crédits de paiement diminue très légèrement, de 10 millions d'euros, par rapport à 2007. Cette baisse, cohérente avec les

projections de la loi de programmation militaire (LPM), est très visible sur les crédits d'entretien de la FOST. Ceux-ci affichent des moindres besoins pour l'année 2008 du fait de l'achèvement, en ce mois d'octobre, de l'IPER du SNLE-NG *Le Téméraire*. En ce qui concerne l'entretien de la flotte, la principale opération prévue en 2008 concerne l'IPER du porte-avions qui a débuté en septembre 2007. L'année prochaine verra également les arrêts techniques majeurs ou intermédiaires (d'une durée limitée à six mois) de trois SNA (*Perle*, *Rubis* et *Émeraude*). Les contrats « CAP 2005 » ont permis de stabiliser les dépenses de MCO naval à environ 800 millions d'euros par an depuis plusieurs années et 766 millions d'euros de crédits de paiement sont prévus au projet de loi de finances pour 2008. L'année 2008 sera une étape clef du MCO naval, avec la fin de ces contrats « CAP 2005 » et leur remplacement par les contrats « CAP 2008 ». Du succès de cette démarche dépend la pérennisation des principes de conduite du MCO dans un cadre global, pluriannuel et axé sur les résultats. Le maintien des ressources attribuées au MCO naval, garant d'une visibilité indispensable aux industriels, est l'une des conditions de cette inscription dans la durée.

Quant aux crédits d'entretien programmé des matériels aéronautiques, ils s'élèveront à 342 millions d'euros de crédits de paiement, en augmentation suite à un transfert de charges lié à la création du service industriel aéronautique (SIAé), qui intégrera des unités en charge du soutien et de l'entretien des aéronefs de la marine. La contrainte budgétaire reste cependant forte par rapport à l'ensemble des besoins et cette situation nécessitera de limiter l'activité aérienne et de reporter des marchés de réparation de rechanges.

L'amiral Oudot de Dainville a ensuite estimé que les crédits du programme « Équipement des forces » (146) permettraient la poursuite du renouvellement des moyens de la marine. Le budget 2008 a été construit de manière à assurer le déroulement normal des principaux programmes d'armement, en attendant les éventuelles inflexions déduites des travaux actuellement menés. Les opérations d'équipements de la marine sont ainsi dotées de 4 066 millions d'euros en autorisations d'engagement, dont 3 000 millions d'euros prévus et réservés pour le programme du deuxième porte-avions. Les efforts consentis pour la modernisation des moyens navals devraient donc pouvoir se poursuivre, conformément aux objectifs de la LPM 2003-2008.

Dans le domaine de la dissuasion, la construction du quatrième SNLE/NG *Le Terrible* progresse normalement. Sa présentation aux essais est toujours programmée début 2009. Hors dissuasion, la moitié des programmes de la marine est conduite en coopération européenne. Pour le deuxième porte-avions, la volonté est clairement affichée de réaliser ce bâtiment en commun avec le Royaume-Uni ; cette volonté se concrétise dans la conduite d'études qui ont permis de faire converger les besoins opérationnels des deux pays sur un dessin commun. Afin de maintenir une cohérence de calendrier entre ces deux programmes et de faciliter les accords entre industriels, il importe d'obtenir une décision à la fin de l'année 2007. Celle-ci sera en phase avec la conclusion des travaux, menés dans le cadre

de la rédaction du prochain Livre blanc et de la revue des programmes. Les catapultes ont été commandées au printemps 2007.

Comme en 2007, l'année 2008 sera ponctuée d'événements importants pour la marine : la première frégate de défense aérienne de type Horizon, *Le Forbin*, sera admise au service actif ; sept Rafale de type F2 seront livrés et cette année verra également débiter la transformation de la flotte de Rafale F2 au standard F3.

En ce qui concerne enfin le programme 212 « Soutien politique de défense », placé sous la responsabilité du secrétaire général pour l'administration, 174 millions d'euros d'autorisations d'engagement seront destinés aux investissements de la marine en infrastructures, pyrotechnies comprises.

L'infrastructure participe à la cohérence globale de la marine. À cet effet, il est très important pour l'accomplissement de ses missions de défense de stabiliser les dotations budgétaires dans un domaine qui a besoin d'une visibilité pluriannuelle pour progresser. Depuis plusieurs années, la marine privilégie la réhabilitation de ses installations techniques portuaires et les modifications induites par les livraisons des programmes d'armement nouveaux. Tel est le cas de l'adaptation des installations de l'Île-Longue aux futurs missiles M51 ou de la livraison dans les bases de l'aéronavale de hangars pour l'accueil des hélicoptères NH 90. Les conditions de vie des marins à terre ne sont pas négligées pour autant et l'année 2008 permettra de poursuivre les travaux de rénovation et d'adaptation du casernement, afin d'offrir des hébergements aux standards de confort actuels dans les bases navales de Brest et de Toulon pour les célibataires. Le programme 212 consacre également 11 millions d'euros aux systèmes d'information et de gestion de la marine.

Le chef d'état major de la marine a souhaité terminer son propos en évoquant la principale richesse de la marine : ses hommes et ses femmes, civils et militaires. La politique de ressources humaines doit s'appuyer sur un juste équilibre entre recrutement, formation, fidélisation et reconversion.

Les contraintes de la vie embarquée et la mise en œuvre de moyens d'un haut niveau de technicité imposent à la marine de disposer en permanence d'un personnel jeune, compétent et motivé. Face à cet impératif, la marine doit rester attractive. C'est pour cela qu'elle propose à son personnel soit des carrières courtes dans lesquelles le retour à la vie civile est facilité, soit des carrières longues reposant sur des cursus professionnels adaptés et motivants. Afin de développer des compétences qui ne sont généralement pas disponibles dans le système éducatif, la marine assure également un effort très important de formation. Les carrières longues permettent de fidéliser des savoir-faire indispensables au fonctionnement des unités opérationnelles.

Aujourd'hui, le moral des marins est satisfaisant même s'il reste fragile. Il dépend avant tout de l'activité opérationnelle des unités. Le marin qui part en

opérations, y compris au beau milieu des ses vacances, se sent utile et valorisé. Mais pour qu'il puisse participer aux opérations, son outil de travail (bateau, sous-marin ou avion), auquel le lie un lien viscéral, doit être correctement entretenu. L'importance accordée au MCO est donc primordiale pour le moral. De même, les personnels sont très attentifs à la modernisation de la marine et suivent avec attention les décisions en matière d'équipements. Mais si le marin a une passion professionnelle, la mer et son bâtiment, il a également une famille. Le soutien apporté à celle-ci et son pouvoir d'achat sont des éléments clés de son moral. Ceux-ci lui permettent de se concentrer sur sa mission. À ce propos, le travail effectué par les experts indépendants du haut comité d'évaluation de la condition militaire doit être souligné ; leur analyse est remarquable et leurs recommandations répondent aux attentes du personnel, qu'il convient de ne pas décevoir.

En conclusion, l'amiral Oudot de Dainville a estimé que l'une de ses principales occupations en tant que chef d'état-major est de maintenir la réactivité et l'efficacité opérationnelle de la marine face aux besoins croissants liés tant aux missions de défense que de sécurité. Alors qu'un chantier très important est engagé sur la politique de défense, il n'a pas souhaité esquisser formellement les grands axes d'évolution de la marine mais s'est dit prêt à répondre aux questions sur ce sujet.

**Le président Guy Teissier**, après avoir souhaité savoir dans quelles conditions l'entraînement des pilotes de l'aéronautique navale se poursuivrait compte tenu de l'absence actuelle de disponibilité de notre porte-avions, a informé les membres de la commission qu'un déplacement est programmé à Toulon, dans le courant du premier trimestre 2008, afin de visiter un BPC à l'invitation du chef d'état-major de la marine.

**M. Yves Fromion** a souhaité connaître le taux de disponibilité du Rafale, pour lequel le chef d'état-major a signalé des difficultés liées au moteur M88, ainsi que les conditions d'emploi et les bâtiments d'emport du futur missile Scalp-naval.

En matière de surveillance des approches maritimes, il s'est demandé si, compte tenu de l'évolution des missions de la marine dans ce domaine, les moyens aériens et navals actuels étaient suffisants et adaptés.

S'agissant de l'entraînement des pilotes de l'aéronavale, **l'amiral Alain Oudot de Dainville** a précisé que malgré l'absence de disponibilité du porte-avions *Charles-de-Gaulle*, les entraînements se poursuivraient pour les pilotes de Rafale F2 et d'Hawkeye sur les porte-avions américains, ceux-ci étant en effet interopérables avec ces aéronefs. Pour ce qui concerne le Super-Etendard, celui-ci ne peut être exploité qu'à partir de l'ex-porte-avions *Foch* qui appartient aujourd'hui à la marine brésilienne, sous le nom de *Sao Paulo*. Au printemps 2008, des sessions d'entraînement de nos pilotes sont étudiées tant sur le *Sao Paulo* que sur des porte-avions américains. Il n'est pas question de diminuer les



entraînements des pilotes de chasse car cela pourrait remettre en cause la sécurité des vols. Actuellement, le temps annuel minimum d'entraînement est fixé à 180 heures pour un pilote qui apponte de jour et à 220 heures pour un pilote qui apponte de nuit. Si des choix sont à effectuer, on diminuera le nombre de pilotes à entraîner mais en aucun cas le nombre d'heures d'entraînement par pilote.

En ce qui concerne la disponibilité des Rafale, le taux de 57 % cité précédemment est un chiffre global qui concerne l'ensemble de l'aéronautique navale. Au premier semestre 2007, le Rafale a affiché un taux de disponibilité remarquable de 77 % dans le cadre de son emploi sur le porte-avions. Pour cet appareil, les problèmes sont essentiellement d'ordre logistique et portent sur les pièces de rechange du moteur ; l'objectif dans ce domaine est d'améliorer les flux d'approvisionnement.

Le Scalp, dans sa version navale, est un missile que beaucoup de marines du monde souhaitent acquérir du fait de sa polyvalence puisqu'il peut équiper autant les moyens « cachés » que sont les sous-marins que les moyens « ouverts » comme les frégates. Il garantit une véritable liberté d'action sur les océans et, en raison de sa grande précision de frappe, constitue un bon moyen de persuasion face à certains pays qui pourraient se montrer hostiles après l'échec d'opérations diplomatiques ou politiques. Ce missile, en version aérienne, équipe également le Rafale mais, dans ce cas, sa portée est inférieure. Sa mise en œuvre nécessite alors la présence d'un porte-avions qui, comme les frégates et sous-marins, dispose également de la liberté de mouvement.

Abordant la question de la surveillance maritime, l'amiral Oudot de Dainville a rappelé la multiplicité des missions demandées à la marine nationale dans ce domaine. Ainsi, celle-ci doit tout à la fois assurer la sécurité des bâtiments oeuvrant dans le cadre du Programme alimentaire mondial, participer en Méditerranée à la lutte contre l'immigration clandestine dans le cadre de l'agence européenne FRONTEX, assurer l'autorité de la France au large de la Guyane et répondre aux demandes préfectorales de surveillance aérienne aux Antilles ou à Mayotte, pour agir contre l'immigration illicite.

Face à toutes ces sollicitations, les moyens existent mais ne sont pas suffisants. Dans le domaine de la surveillance côtière, le système *Spatialav* – système de surveillance qui relie les sémaphores – pourrait gagner en efficacité grâce à une interconnexion avec les autres dispositifs européens. S'agissant des moyens aériens de surveillance, certains appareils sont anciens, comme le Nord 262 dont le retrait du service est prévu en 2011, et les quatre Falcon 50 actuellement en service sont insuffisants pour assurer une présence outre-mer. Un cinquième Falcon serait particulièrement bienvenu aux Antilles, où il permettrait notamment de mieux lutter contre les narco-trafiquants. Quant aux navires, il convient de distinguer les patrouilleurs, limités aux missions de basse intensité en raison de leur faible rayon d'action et de leur absence de capacité « tous temps », et les frégates, capables d'assurer tant des missions de « haute intensité », de défense ou de sécurité, que des missions de surveillance maritime. Un tel emploi

« dual » de nos frégates est rationnel et économique car il permet de profiter au maximum de leurs fonctions opérationnelles.

**Mme Marguerite Lamour**, rapporteur pour avis des crédits de la marine, est revenue sur plusieurs points d'importance évoqués par le chef d'état-major, tels que : l'exigence de permanence à la mer du groupe aéronaval, qui rend indispensable l'acquisition par la France d'un second porte-avions ; le respect du calendrier prévu pour les programmes FREMM et Barracuda ; le moral des troupes et les conditions de vie des marins, qui sont des éléments indissociables du bon fonctionnement de nos armées ; le caractère essentiel, bien que moins spectaculaire que les opérations extérieures ou la dissuasion, des opérations de sauvegarde maritime, exigeantes en moyens matériels et humains.

Elle a ensuite posé plusieurs questions sur les attentes de la marine suite au changement de statut de DCNS ; les perspectives de remplacement du navire école la *Jeanne d'Arc*, une externalisation par le biais de l'affrètement d'un bâtiment privé ayant été évoquée ; les difficultés de logement des marins à Toulon, en raison des prix de l'immobilier dans la région, et enfin les limites de l'interarmisation, qui ne doit pas aller jusqu'à gommer la spécificité des besoins de chaque armée.

Rappelant enfin la très grande diversité des métiers de la marine, qui entraîne des dépenses de formation considérables, elle a insisté sur l'importance, pour la marine, de la fidélisation de ses personnels.

**L'amiral Oudot de Dainville** a tout d'abord estimé que les programmes FREMM et Barracuda sont encore en phase de démarrage, ce qui n'emporte pas, pour le moment, d'échéances cruciales. La première frégate devrait être mise à l'eau en 2009 : ce n'est réellement qu'à partir de ce stade qu'on pourra constater si les échéances sont tenues.

Il a ensuite confirmé que l'élément humain demeure fondamental dans la marine. Le commandement est une activité d'une grande richesse, qui ne peut pas laisser de place à une gestion technocratique. En conservant cette proximité avec les hommes et les femmes qui composent les équipages, on peut décupler leurs capacités et les pousser à l'excellence. Des efforts considérables sont en effet nécessaires en matière de recrutement, qui connaît une forte concurrence avec le secteur civil. Hier, le ratio était de 3 candidats pour un poste ; il est aujourd'hui de 2,8. Pour garantir l'image d'excellence et l'attractivité de la marine, l'investissement dans la formation est indispensable, d'autant que la moyenne d'âge est de 27 ans. 275 millions d'euros ont ainsi été investis dans les formations en 2006, et 245 millions d'euros devraient l'être en 2007. Si les métiers sont nombreux dans la marine, il serait hors de propos d'abaisser la qualité de la formation garante de sécurité ; à titre d'exemple, l'état-major de la marine répond devant l'État de la sûreté de ses centrales nucléaires embarquées.

Les conditions de vie des familles de marins sont également un élément de fidélisation et l'encadrement doit y être attentif. La question de la mobilité est notamment sensible, car elle est souvent problématique pour l'emploi des conjoints. C'est pour cela que l'effort porte actuellement sur le rassemblement des personnels dans des bassins d'emploi afin de garantir un minimum de stabilité. Enfin, le suivi social constitue un volet important de la politique de gestion des personnels, notamment en matière de reconversion. Les marins ont une durée moyenne de service de 17 ans. Il est donc indispensable de leur proposer une politique de reconversion efficace, capable de leur ouvrir des perspectives d'emploi dans le civil et de réduire, du même coup, le montant des allocations de chômage versées par la marine, qui s'élève chaque année à 15 millions d'euros.

Le chef d'état-major a ensuite estimé qu'en matière de sauvegarde, la marine manquait d'un « sponsor ». Le ministère de la défense est plus sensible aux opérations strictement militaires qu'aux actions de sécurité qui nécessitent des équipements. On peut néanmoins espérer que la situation évolue puisque le Livre blanc est actuellement élaboré dans un esprit de *continuum* sécurité-défense. Il faut rappeler qu'il s'agit d'opérations qui sont toujours menées en coopération interministérielle ainsi que, de plus en plus souvent, à l'échelon international. Tout cela fonctionne de façon satisfaisante.

Beaucoup a été fait depuis la transformation du statut de DCN en 2003 mais les efforts doivent se poursuivre dans le sens du regroupement européen de l'industrie navale et du renforcement de ses capacités d'exportation. Pour asseoir une base financière à la hauteur de ses potentialités, DCNS ne peut se contenter d'avoir l'État français pour seul commanditaire. L'enjeu est d'autant plus grand que la concurrence dans le domaine de la construction navale se révèle toujours plus vivace.

L'amiral Oudot de Dainville a ensuite affirmé que la *Jeanne d'Arc* est une grande dame qui rend encore de bons et loyaux services tant à la formation des élèves officiers qu'en jouant un rôle de « vitrine » de la marine française à l'occasion de ses déplacements à l'étranger. Elle a cependant quarante-quatre ans, ce qui est considérable pour un bâtiment à vapeur. La question du recours à de nouveaux processus pour son remplacement est effectivement à l'étude.

Enfin, il a considéré que l'interarmisation est une réalité quotidienne sur l'ensemble des théâtres d'opération et est nécessaire aux échelons de décision. Mais sa cohérence passe par la complémentarité des cultures (terre, air, mer) et non par leur uniformisation. Il restera toujours, pour chaque armée, des domaines spécifiques qui ne pourront pas être mis en commun, comme certaines formations. Par contre, dans ces domaines, la coopération européenne peut être génératrice d'économies. En matière de formation des officiers par exemple, la marine développe aujourd'hui la mise en place du concept ERASMUS, avec des échanges de sessions semestrielles entre les écoles navales des pays concernés. Des évolutions similaires mériteraient d'être étudiées pour celle des officiers marinières.

**M. Gilbert Le Bris** s'est interrogé sur la date exacte prévue pour la prise de décision définitive de construction du deuxième porte-avions ainsi que sur le programme FREMM, pour lequel le projet de loi de finances reste singulièrement discret. Les conclusions du Livre blanc ne risquent-elles pas de sacrifier un certain nombre de ces bâtiments ?

Il a ensuite évoqué le manque de moyens en matière de sauvegarde maritime, tant sur le plan des équipements que des réglementations applicables. La situation est d'autant plus préoccupante que le tonnage des porte-containers ne cesse d'augmenter, ainsi que leur vitesse de navigation. Ainsi, dans la Manche, lors de l'incident du *Napoli*, il a fallu vingt-quatre heures pour connaître la teneur de la cargaison.

**L'amiral Oudot de Dainville** a précisé que la décision relative à la construction du second porte-avions devrait être prononcée d'ici mars 2008, la France n'étant pas le seul décisionnaire dans cette affaire puisqu'il s'agit d'un programme en coopération avec le Royaume-Uni.

Il a ensuite confirmé que le financement de la première tranche des FREMM est pour l'heure assuré, pour partie sur le budget de la défense et pour partie sur le budget général, par abondement spécifique en loi de finances rectificative (336 millions d'euros prévus en LFR 2007). Huit de ces bâtiments sont commandés de façon certaine ; seules les décisions relatives au format final de dix-sept navires appartiennent aux lendemains du Livre blanc ainsi qu'à la prochaine LPM.

En ce qui concerne la sauvegarde maritime, une réflexion doit effectivement être menée afin de prendre en compte les évolutions du transport maritime puisque l'on voit désormais des bâtiments de 12 000 boîtes naviguer à la vitesse de vingt nœuds. La marine n'est cependant pas inactive, puisqu'elle est présente au *cluster* maritime, qui réunit tous les acteurs concernés, et sait se faire entendre du Secrétariat général à la mer, qui est l'autorité interministérielle compétente en la matière. Au moment où l'Union européenne vient de rédiger un Livre bleu relatif à la politique maritime européenne, la France travaille activement pour améliorer le cadre juridique européen et mène également une action au sein de l'organisation maritime internationale (OMI) basée à Londres, où se prennent les décisions majeures en matière de commerce maritime mondial.

**M. Bernard Cazeneuve** a souligné que les réflexions sur la question des moyens de l'action de l'État en mer et sur celle de la sécurité maritime s'inscrivaient dans le cadre de deux exercices. Le premier est l'élaboration du Livre blanc, qui amènera à se pencher sur le dimensionnement du dispositif. Il convient à cet égard de maintenir la spécificité française de la coordination des actions par le préfet maritime, qui a fait la preuve de sa très grande efficacité notamment au regard du bilan des garde-côtes à l'anglo-saxonne, souvent surestimé. Le deuxième exercice en cours est constitué par le « Grenelle de l'environnement ». Quel rôle la marine y joue-t-elle et met-elle à profit ce

rendez-vous politique pour faire des propositions d'amélioration de ses capacités, comme celles de lutte contre les pollutions en mer par exemple ?

Il a ensuite indiqué que face à certaines manifestations d'optimisme, il était enclin à partager la même prudence que le ministre de la défense sur les difficultés des arbitrages à venir en matière d'équipements. De ce point de vue, la marine n'a pas été la moins bien servie dans la LPM 2003-2008 et le programme FREMM a été lancé alors qu'il n'y figurait pas. Par contre, il est vrai que d'autres projets, formellement prévus, ont été engagés seulement en fin de programmation, comme les SNA Barracuda, ou sont encore en suspens, comme le second porte-avions. Que restera-t-il de ces projets lorsque les contraintes budgétaires auront fait leur œuvre ? Les inquiétudes en la matière sont d'autant plus fortes que la capacité d'imaginer de nouveaux concepts budgétaires reste grande, comme en témoignent les notions de provision d'autorisation d'engagement pour le deuxième porte-avions ou de tranches conditionnelles pour un programme déjà décidé comme le Barracuda.

**M. Jacques Lamblin** a souhaité connaître la part que représente l'entretien du *Charles-de-Gaulle* dans l'ensemble des crédits de MCO de la marine, ainsi que les différences des délais d'entretien selon le type de propulsion des bâtiments, classique ou nucléaire.

Après avoir relevé que le domaine maritime de la France dans l'océan Pacifique était considérable, il a souhaité savoir quelles menaces pesaient sur cette zone et quelles étaient les mesures prises pour y faire face.

La formation des élèves pilotes de l'aéronavale repose largement sur un partenariat avec l'*US Navy*, mais leur formation initiale est effectuée en commun avec l'armée de l'air. Quelle appréciation la marine porte-t-elle sur l'externalisation et le changement des appareils d'entraînement intervenus dans ce domaine ?

**M. Philippe Vittel** a souhaité savoir si la marine était inquiète pour l'avenir de son commissariat en raison de la mise en place de l'économat des armées. Où en est le dossier d'acquisition d'un quatrième avion *Hawkeye* ? Est-il exact que la décision de réaliser le MCO des SNA Barracuda à Brest a déjà été prise et que des travaux à cet effet sont en cours ? Après avoir rappelé l'échec de DCNS concernant l'exportation d'un BPC en Australie et les difficultés rencontrées pour le projet d'acquisition de sous-marins Scorpène par le Pakistan, il a demandé quelles étaient les actions que pouvait mener la marine pour soutenir davantage les exportations d'armement.

**L'amiral Alain Oudot de Dainville** a précisé que la marine avait formulé quatre propositions dans le cadre du « Grenelle de l'environnement ». Elles visent à améliorer la performance énergétique des bâtiments, à développer l'utilisation pour les véhicules de carburants alternatifs et biocarburants, à accroître la formation des personnels dans le domaine des questions environnementales et,

enfin, à développer les outils du type « passeport vert » permettant de disposer d'une meilleure localisation des produits dangereux sur les navires.

Même si elles avaient alors la dénomination de frégates multimitions (FMM), les FREMM étaient bien prévues dans la LPM 2003-2008. Quant au retard constaté dans la commande des SNA Barracuda, il s'explique par des changements intervenus en 2003 en matière de réglementation sur la sécurité nucléaire, lesquels conduisent désormais à la validation préalable des études de sûreté par l'autorité de contrôle.

L'IPER du *Charles-de-Gaulle* représente un coût de 250 millions d'euros sur un total de crédits de MCO de 800 millions d'euros pour l'entretien de la flotte et de la FOST. Les exigences de sécurité nucléaire entraînent un allongement de la durée des opérations d'entretien et un renchérissement par rapport à un navire à propulsion classique.

Dans le Pacifique, la marine dispose de deux points d'appui, Nouméa et Tahiti. Les distances rendent la tâche difficile : compte tenu du pillage des ressources halieutiques, il serait nécessaire d'avoir également une présence plus soutenue à Clipperton.

L'externalisation de la formation initiale des pilotes à Cognac ne pose pas de problème à l'aéronavale ; l'essentiel réside dans les formations spécifiques dispensées par la suite grâce au partenariat avec l'*US Navy*.

La mise en place de l'économat des armées n'est pas une source d'inquiétude pour la marine ; seuls des projets plus globaux pourraient, à terme, poser problème.

S'agissant de l'acquisition d'un quatrième *Hawkeye*, la décision doit être prise très rapidement faute de quoi les Américains pourraient se tourner vers un autre client.

Aucune décision définitive n'a été prise à ce jour pour l'entretien des SNA Barracuda. Le choix devra être effectué impérativement avant 2010. En revanche, il est exact que des travaux sont réalisés à Brest, mais ils visent à répondre aux exigences de sûreté liées aux futurs essais en mer de bâtiments construits à Cherbourg.

Enfin, il a affirmé combien le soutien aux exportations lui tient personnellement à cœur. Les leçons de l'échec commercial subi en Australie devront être tirées. La marine a réalisé des efforts considérables dans ce dossier, avec notamment l'accueil du chef d'état-major de la marine australienne à bord du *Mistral* après les opérations d'évacuation de ressortissants étrangers du Liban durant l'été 2006. En 2007, la mission de représentation assurée par la marine est illustrée par l'envoi en Afrique du sud du *Tonnerre*, qui effectuera une escale en Chine en 2008. La marine soutient également activement d'autres projets.

Après avoir noté les tendances lourdes que constituent l'augmentation de la piraterie et la concentration des populations dans les zones littorales, **M. Nicolas Dhuick** a souhaité savoir si des réflexions étaient en cours pour se doter de matériels adaptés à ces réalités et capables de mener des opérations coup de poing, tels que des navires de tonnage réduit à haute vitesse.

**M. Christophe Guilloteau** a demandé si le fait de faire apponter des avions sur des bâtiments américains durant la période d'indisponibilité du *Charles-de-Gaulle* avait un coût.

**M. Michel Voisin, président**, s'est enquis du degré de coopération avec nos voisins européens en matière de lutte contre l'immigration clandestine, de même que de la qualité de la coopération avec l'armée de terre et la gendarmerie en Guyane sur ce même dossier.

**L'amiral Alain Oudot de Dainville** a considéré que l'avion restait encore le moyen d'intervention le plus rapide et le plus efficace pour des opérations ponctuelles, cette action pouvant éventuellement être complétée par des opérations spéciales menées à partir de sous-marins déjà sur zone. En tout état de cause, les navires à grande vitesse restent handicapés par une grande consommation de carburant qui limite leur rayon d'action. En matière de lutte contre le narcotrafic, l'instrument le plus adapté est l'hélicoptère embarqué, avec à son bord un tireur d'élite.

L'appontage sur les porte-avions américains est gratuit et le coût de ce type d'opération est limité à quelques opérations logistiques.

En ce qui concerne la lutte contre l'immigration clandestine, il a estimé que le principal problème résulte du statut des migrants qui, dès qu'ils sont recueillis sur un navire français, doivent être amenés sur le territoire français. Il est donc nécessaire de nouer des accords de partenariats avec des États étrangers permettant de disposer d'autres centres d'accueil. De manière plus générale, il existe dans ce domaine une grande complexité du fait des responsabilités partagées entre plusieurs agences de l'Union européenne. Une clarification juridique ainsi qu'une réforme de la gouvernance devront être opérées. En Guyane, la coopération entre les différents acteurs étatiques est excellente.







## II. — EXAMEN DES CRÉDITS

La commission de la défense nationale et des forces armées a examiné pour avis, sur le rapport de **Mme Marguerite Lamour**, les crédits de la Mission « Défense » : « préparation et emploi des forces (marine) » pour 2008, au cours de sa réunion du 7 novembre 2007.

Un débat a suivi l'exposé du rapporteur.

**M. Bernard Cazeneuve** a rappelé que, lors de la présentation du projet de loi de finances, le ministre de la défense a souligné le décalage entre les capacités financières de l'État et les programmes en cours, évaluant à 40 % l'augmentation des crédits de paiement nécessaire en matière d'investissements pour faire face à la « bosse » financière. La marine n'a pas été la moins bien traitée s'agissant des grands programmes, avec un second porte-avions se profilant au travers du concept nouveau de provision d'autorisations d'engagement, les contrats de sous-marins nucléaires d'attaque Barracuda et les FREMM. Le rapporteur a fait part de son attachement à l'ensemble de ces projets, mais comment entend-elle en assurer le financement ?

Il a ensuite souhaité savoir si, dans le cadre de la préparation du Livre blanc et de la Revue des programmes, elle disposait d'informations sur les programmes d'équipements susceptibles d'être aménagés. Enfin, après avoir reconnu la nécessité de conforter l'action de l'État en mer, il a souhaité savoir quelles sont les principales lacunes dans ce domaine.

**Mme Marguerite Lamour** a jugé que la construction du second porte-avions est un élément déterminant de la place de la France dans l'Europe de la défense et, plus largement, dans le monde. Aussi est-ce à juste titre que le Président de la République s'est engagé sur la construction de ce bâtiment, dont on ne peut pas faire l'économie. En ce qui concerne les FREMM, une première commande a été passée en novembre 2005, avec un avenant devant être conclu en 2011. Ces frégates, comme les SNA, sont essentielles pour le format de la marine. Si des choix doivent être effectués parmi ces programmes au cours de la rédaction du Livre blanc, il conviendra d'en tirer également toutes les conséquences pour les missions assignées aux forces navales.

**M. Bernard Cazeneuve** a relevé que dans le cas des SNA, le choix était d'une importance particulière car il conditionnait la crédibilité de la dissuasion toute entière.

**Mme Marguerite Lamour** a précisé qu'elle avait souligné les priorités auxquelles elle était attachée en tant que rapporteur pour avis. On ne peut ignorer que des choix drastiques devront être faits en termes financiers, qui seront assumés politiquement par leurs auteurs. En ce qui concerne l'action de l'État en mer, l'augmentation continue des activités de la marine et du coût des missions

pèse sur les crédits de la défense et il convient de réfléchir à un meilleur partage des financements au travers d'une redéfinition des périmètres budgétaires.

**M. Michel Voisin** a souhaité obtenir des précisions sur les conclusions des deux rapports récents concernant le démantèlement des navires.

**Mme Marguerite Lamour** a rappelé que son rapport d'information sur le sujet avait constitué un état des lieux du dossier du démantèlement en France et en Europe, assorti de propositions organisées autour des thèmes de la santé des travailleurs, des enjeux environnementaux et du coût des opérations de démantèlement. Le rapport de la mission interministérielle sur le démantèlement des navires porte davantage sur les coopérations envisageables avec des pays comme l'Inde, par exemple. Quant au Livre vert de la Commission européenne, il vise à mettre en place une forme de code de bonne conduite allant de la construction au démantèlement des navires. De ce point de vue, il est désormais nécessaire de mieux prendre en compte dans le coût de possession des bâtiments celui de leur démantèlement.

**M. Christian Ménard** a souhaité connaître le montant des crédits consacrés à l'accueil des étudiants étrangers dans les écoles de la marine, ce sujet étant important pour la construction de l'Europe de la défense et, à plus long terme, pour la vente d'équipements à des marines étrangères.

Après avoir indiqué qu'il n'existait pas de ligne budgétaire consacrée spécifiquement à ce type d'action, **Mme Marguerite Lamour** a souligné que les écoles navales ont bien pris la mesure de cet enjeu en accueillant de nombreux étudiants étrangers et de futurs cadres dirigeants. L'équipage d'élèves officiers en formation sur la *Jeanne d'Arc* en témoigne, avec une importante proportion d'étrangers.

Conformément aux conclusions du rapporteur, la commission de la défense a alors donné un avis favorable au programme « Préparation et emploi des forces (marine) ».

\*  
\*   \*

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

## **ANNEXE : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES**

### **1. À Paris :**

— l’amiral Alain Oudot de Dainville, chef d’état-major de la marine, le 2 octobre 2007 ;

— le vice-amiral d’escadre Pierre Devaux, directeur du personnel militaire de la marine, le 9 octobre 2007 ;

— M. Jean-Marie Poimbœuf, président-directeur général de DCNS, en compagnie de M. Jacques Mouysset, directeur de la stratégie et du développement le 10 octobre 2007 ;

— M. Jean-Michel Labrande, directeur du service de soutien de la flotte, en compagnie du contre-amiral Bertrand Pastré, directeur adjoint et de M. Caledec, chef de cabinet, le 17 octobre 2007 ;

— M. Charles Edelstenne, président-directeur général de Dassault Aviation, accompagné de M. Bruno Giorgianni, conseiller pour les affaires politiques et institutionnelles, le 17 octobre 2007 ;

— 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 et de M. Olivier Masseret, chargé des relations avec le Parlement, le 24 octobre 2007.

### **2. À Toulon, le 25 septembre 2007 :**

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

— 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 capitaine de vaisseau Stéphane Boivin, commandant du porte-avions *Charles de Gaulle*.

### **3. À Brest, le 5 octobre 2007 :**

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

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

— le contre-amiral Loïc Raffaëlli, adjoint organique à Brest de l'amiral commandant la force d'action navale ;

— lors d'une réunion sur le soutien aux infrastructures : le contre-amiral Straub (adjoint territorial de CECLANT), le capitaine de vaisseau Geay (CECLANT/ assistant pour la coordination), le commissaire en chef Favier (CECLANT/ chef de la division infrastructures), le capitaine de frégate Desloges (base navale de Brest), M. Boutin (direction des travaux maritimes), le capitaine de vaisseau de Lorgeril (base aéronavale de Lanvéoc), le capitaine de frégate Faurot (base aéronavale de Landivisiau) ;

— lors d'une réunion sur le soutien des unités opérationnelles : le capitaine de vaisseau La Marle (adjoint d'ALFOST), M. Sciorella (directeur du commissariat de la Marine à Brest), le capitaine de frégate Raoul (chargé de la condition du personnel militaire), Mme Labous (action sociale des armées), M. Lucas (Directeur du SSF Brest), M. Lefebvre (direction des systèmes d'information de la marine), le docteur Pats (directeur du service de santé des armées à Brest), M. Roumeur (directeur du bureau régional interarmées du logement militaire) ;

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