



N° 1202

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 16 octobre 2008.

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMÉES,
SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2009** (n° 1127)

TOME IV

DÉFENSE

**PRÉPARATION ET EMPLOI DES FORCES
MARINE**

PAR MME MARGUERITE LAMOUR,

Députée.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. — LA PRÉPARATION ET L'EMPLOI DES FORCES NAVALES	7
A. LES RESSOURCES HUMAINES	10
1. Une réduction des effectifs en conformité avec les objectifs ministériels	10
2. Une politique de recrutement et de formation adaptée aux besoins	12
3. Un effort maintenu en faveur de la condition militaire	14
B. LE FONCTIONNEMENT COURANT ET L'ACTIVITÉ DES FORCES	17
1. Des dotations en forte contraction	17
2. Un niveau d'activité affecté par les tensions sur les carburants	18
C. L'ENTRETIEN DES ÉQUIPEMENTS	19
1. Des crédits en fort accroissement	20
2. Une disponibilité en baisse	22
II. — LES GRANDS ÉQUIPEMENTS DE LA MARINE : UNE PRÉFIGURATION DE LA LOI DE PROGRAMMATION MILITAIRE ?	27
A. LA DISSUASION	27
B. LA CAPACITÉ DE PROJECTION ET D'ENGAGEMENT	28
1. Le groupe aéronaval	29
2. Les SNA Barracuda	32
3. Les frégates	32
4. Les systèmes d'armes	34
C. LES MISSIONS DE PROTECTION ET SAUVEGARDE	35
III. — LA MARINE, PIONNIÈRE DANS LA RESTRUCTURATION	37
A. LES CONSÉQUENCES DU PLAN DE RESTRUCTURATION DU MINISTÈRE	37
1. La base de défense expérimentale de Brest	37
2. La fermeture de la base aéronavale de Nîmes-Garons	39
3. La poursuite du rapprochement entre l'aéronavale et l'armée de l'air	40
B. LA NÉCESSITÉ D'ACCOMPAGNER LES PERSONNELS	41
TRAVAUX DE LA COMMISSION	45
I. — AUDITION DE L'AMIRAL PIERRE-FRANÇOIS FORISSIER, CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE	45
II. — EXAMEN DES CRÉDITS	71

ANNEXE : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES..... 73

INTRODUCTION

2008 aura été une année de grands changements pour la défense nationale ! En effet, la publication en juin d'un nouveau Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale, qui redéfinit les orientations stratégiques et les contrats opérationnels des forces pour les prochaines années, a été suivie, à la fin du mois de juillet, de la présentation d'un plan de réforme du ministère de la défense, issu de la révision générale des politiques publiques (RGPP) engagée depuis 2007.

L'examen du projet de budget de la défense pour 2009 intervient donc dans un contexte bien particulier puisqu'il s'agit, tout à la fois, de la première traduction des orientations stratégiques et capacitaires préconisées par le Livre blanc, de la première concrétisation des évolutions structurelles induites par la RGPP, mais également de la première annuité de la loi de programmation militaire (LPM) 2009-2014 qui devrait être soumise au Parlement dans la foulée de la discussion budgétaire.

Cette LPM sera elle-même la déclinaison de la loi de programmation des finances publiques qui, pour la première fois, accompagne la loi de finances et offre une vision triennale des crédits alloués à chacune des missions budgétaires.

Dans un contexte de forte contrainte sur les finances publiques, la mission « Défense » apparaît comme particulièrement bien traitée dans le budget 2009, bénéficiant d'un maintien en volume de ses ressources, hors charge de pensions.

Dans la nomenclature budgétaire issue de la loi organique relative aux lois de finances, le budget de la marine n'apparaît plus 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.

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.

Le présent rapport a vocation à retracer les moyens humains, matériels et financiers dont sera dotée la marine en 2009 et à évaluer si ceux-ci correspondent au contrat opérationnel tel qu'il a été fixé par le nouveau Livre blanc. Il s'appuie pour cela 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 de nombreux marins, civils et militaires, de toutes catégories.

Le rapporteur avait demandé que les réponses à son questionnaire budgétaire lui soient adressées au plus tard le 10 octobre 2008, date limite résultant de l'article 49 de la loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances.

À cette date, 39 réponses étaient parvenues, soit un taux de 100 %.

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 ; 4 602 millions d'euros d'autorisations d'engagement (AE) et 4 530 millions d'euros de crédits de paiement (CP) sont inscrits dans le projet de loi de finances pour 2009, en hausse, respectivement, de 1,9 % et 0,3 % par rapport à 2008. Au total, cette action représente 20,7 % 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		2008	2009	Évolution
Autorisations d'engagement	titre 2*	2 729,35	2 718,31	- 0,4 %
	titre 3	1 631,24	1 803,66	10,6 %
	titre 5	86,04	80,44	- 6,5 %
	Total	4 446,62	4 602,41	3,5 %
Crédits de paiement	titre 2*	2 729,35	2 718,31	- 0,4 %
	titre 3	1 695,25	1 723,76	1,7 %
	titre 5	91,98	88,47	- 3,8 %
	Total	4 516,57	4 530,54	0,3 %

* y compris civils et pensions

Source : PLF 2009.

La réduction des CP du **titre 2** (- 11 millions d'euros) s'explique par la mise en application des orientations retenues par le Livre blanc, qui se traduira en 2009 par une diminution de 1 935 postes (équivalents temps plein travaillés - ETPT).

La hausse de 1,7 % des crédits alloués au **titre 3** ne reflète pas l'évolution réelle des crédits de fonctionnement et d'activité dévolus à la marine en 2009 car, suite à la création des premières bases de défense, 26,89 millions d'euros d'AE et 31,25 millions d'euros de CP, correspondant au périmètre d'activités de la future base de défense de Brest, sont transférés de l'action 3 vers la sous-action 82 « Soutien des forces par les bases de défense » de l'action 5 « Logistique interarmées ».

Les crédits dédiés aux carburants opérationnels passent de 89,6 millions d'euros à 106,1 millions d'euros, soit une augmentation de 18,4 %. Hors carburants opérationnels, les crédits de fonctionnement diminuent de 13,5 % en AE et de 11,5 % en CP, cette baisse accompagnant la réduction des effectifs et la rationalisation des dépenses.

Toujours sur le titre 3, les crédits alloués au soutien de la force sous-marine augmentent de 11,6 %. Des travaux d'entretien majeur d'un sous-marin nucléaire lanceur d'engin (SNLE) seront contractualisés sur une base pluriannuelle. Quant aux dotations d'entretien programmé des matériels, l'augmentation des crédits de 68 millions d'euros accompagne la tendance à la hausse des coûts.

Enfin, la baisse de 5,60 millions d'euros en AE et de 3,51 millions d'euros en CP sur le **titre 5** s'explique par l'effort consenti sur les autres agrégats.

Douze sous-actions, présentées dans le tableau ci-après, permettent de détailler la ventilation des crédits de l'action 3.

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 %
		2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	
40	Commandement	180,89	145,28	60,31	47,53	-	-	241,2	192,81	- 20,06 %
41	Activité de la force d'action navale	770,16	717,84	93,47	99,56	-	-	863,64	817,4	- 5,35 %
42	Activité des forces sous-marines	158,3	163,63	5,73	3,23	-	-	164,04	166,86	1,72 %
43	Activité de l'aviation navale	325,21	347,19	36,85	42,65	-	-	362,07	389,84	7,67 %
44	Activité de la force des fusiliers-marins commandos	122,17	101,23	1,77	2,61	-	-	123,95	103,84	- 16,22 %
46	Formation du personnel	411,48	324,72	31,9	14,87	5,29	6,87	448,68	346,46	- 22,78 %
47	Gestion, recrutement, fidélisation et reconversion	63,45	96,66	89,76	46,15	-	-	153,22	142,81	- 6,79 %
48	Soutien de la force d'action navale	102,42	112,12	408,55	506,11	14,82	0	525,79	618,23	17,58 %
49	Soutien de la force sous-marine	50,62	48,59	370,71	353,82	-	-	421,34	402,42	- 4,49 %
50	Soutien de l'aviation navale	44,6	31,64	362,27	355,2	2,71	9,25	409,58	396,09	- 3,29 %
51	Soutien de la force des fusiliers-marins commandos	15,38	18,47	21,6	10,09	-	-	36,98	28,56	- 22,77 %
54	Soutiens transverses	484,61	610,88	212,27	241,89	69,14	72,36	766,03	925,14	20,77 %
TOTAL		2 729,34	2 718,3	1 695,25	1 723,72	91,97	88,47	4 516,57	4 530,54	0,31 %

Source : PLF 2009.

Ces sous-actions peuvent être regroupées selon une logique 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 682,8 millions d'euros de CP, contre 843,1 millions d'euros en 2008 (– 19,1 %) ;

— 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 1,47 milliard d'euros, contre 1,51 milliard d'euros en 2008 (– 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 2,37 milliards d'euros, contre 2,16 milliards d'euros en 2008 (9,8 %).

A. LES RESSOURCES HUMAINES

Le Livre blanc a prévu que le format général de la marine devrait être ramené à 44 000 hommes en 2014-2015 (contre 48 000 – soit 40 000 militaires et 8 000 civils – en 2008). « *L'effort portera essentiellement sur les soutiens, les effectifs nécessaires à la réalisation des objectifs opérationnels [...] devant être impérativement préservés.* »⁽¹⁾. Cette réduction de format doit légitimement s'accompagner d'une politique dynamique des ressources humaines, tant pour soutenir les efforts de restructuration que pour améliorer la condition des personnels et préserver les capacités et les compétences.

1. Une réduction des effectifs en conformité avec les objectifs ministériels

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 46 078 ETPT, dont 38 713 militaires, contre 48 013 ETPT en LFI 2008, soit une réduction nette de 1 935 emplois. Toutefois, en comparaison avec les effectifs moyens d'emplois réalisés au 30 juin 2008 (soit 47 696 ETPT), la baisse est limitée à 1 618 emplois.

(1) Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale (tome 1), juin 2008, p. 228.

ÉVOLUTION DU PLAFOND D'EMPLOIS DU BOP 178-21 C

(en ETPT)

	PMEA ¹ 2008	EMRP ⁽²⁾ 2008 (au 30/06/2008)	PMEA ⁽¹⁾ 2009 (au 19/08/08)
Officiers	4 591	4 640	4 508
Sous-officiers	26 092	25 812	25 231
Militaires du rang	7 799	7 787	7 665
Volontaires	1 409	1 435	1 309
Total militaires	39 891	39 675	38 713
Niveau A et 1	429	463	390
Niveau B et 2	1 104	1 023	966
Niveau C et 3	2 623	2 647	2 490
Ouvriers de l'État	3 966	3 889	3 519
Total civils	8 122	8 021	7 365
TOTAL	48 013	47 696	46 078

(1) Plafond ministériel d'emplois autorisés.

(2) Effectifs moyens réalisés prévisionnel.

Source : ministère de la défense.

Cette évolution des effectifs de la marine s'explique tout à la fois par des transferts et des suppressions de postes. Aucune création nette d'emploi n'est prévue en 2009.

— Au titre des **transferts** internes au programme 178, figure la montée en puissance de la direction interarmées des systèmes d'information (DIRISI) : après le transfert opérationnel des effectifs du service des systèmes d'information de la marine (SERSIM) vers la DIRISI en juillet 2008, la masse salariale équivalente est transférée en 2009 vers le BOP de cette direction, soit 570 ETPT militaires et 633 ETPT civils. *A contrario*, 48 ETPT militaires, précédemment rattachés au programme 146, sont rattachés à la flottille 12F de Landivisiau et donc intégrés dans le BOP 178-21C.

— Dans le cadre des économies RGPP ainsi que de la réduction du format capacitaire découlant du Livre blanc, **835 emplois sont supprimés en 2009 à raison de 78 % de militaires et de 22 % de civils.**

Au total, 5 500 emplois seront supprimés d'ici 2015 sur le BOP 178-21C par rapport à la référence initiale de 2007. À ces emplois, il convient d'ajouter le retour de marins mis à disposition d'autres BOP et également soumis à des restructurations de leur organisme d'accueil. Le total global des réductions sera en conséquence de l'ordre de 6 000 postes de marins. Ceux-ci se répartissent en deux parties distinctes, la première au titre du soutien dans le cadre des réformes RGPP et la seconde au titre du Livre blanc, ce qui se traduira par le désarmement d'unités et/ou la fermeture de bases.

La répartition des réductions d'emplois dans la marine est détaillée dans le tableau ci-après :

RÉPARTITION DES DÉFLATIONS D'EFFECTIFS PAR CATÉGORIE

(en effectifs moyens réalisés – EMR)

Catégorie	EMR 2007 (au 31 décembre)	Déflation globale sur la période 2008 - 2015	Déflation par catégorie / déflation globale (%)	Cible 2015 - 2016
ENSEMBLE	49 091			43 769
TOTAL MILITAIRES	40 510	- 4 040	100 %	36 470
Officiers	4 658	- 240	6 %	4 418
Sous-officiers	26 512	- 2 500	62 %	24 012
Quartiers maîtres/matelots	7 868	- 800	20 %	7 068
Volontaires	1 472	- 500	12 %	972
TOTAL CIVILS	8 581	- 1 282	100 %	7 299
Cat. A	506	- 10	1 %	496
Cat. B	1 183	- 109	8 %	1 074
Cat. C	2 701	- 360	28 %	2 341
Ouvriers d'État	4 191	- 803	63 %	3 388

Source : ministère de la défense.

Pour la marine, le problème principal n'est pas celui des suppressions de postes au sens strict car, de façon globale, les départs attendus seront supérieurs, sur l'ensemble de la période 2008-2015, aux réductions d'effectifs demandées. La difficulté sera surtout de parvenir à faire coïncider – dans le temps et selon les types d'emplois – les départs naturels et les besoins en réduction de postes.

Il faudra pour cela ajuster les nouveaux recrutements aux besoins les plus urgents, mettre en œuvre des formations adaptées aux spécialités, assurer un soutien spécifique aux mobilités géographiques inévitables et, bien entendu, un accompagnement aux départs et aux reconversions (cf. B. du III).

2. Une politique de recrutement et de formation adaptée aux besoins

Avec 40 000 militaires et 8 000 civils, la marine française 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. Afin de maintenir les compétences et la capacité opérationnelle, la marine doit d'une part fidéliser ses personnels et d'autre part gérer des microflux de recrutement sur certaines spécialités cruciales pour la bonne réalisation de ses missions et la disponibilité de la flotte.

— En 2008, 3 900 personnes ont quitté la marine, contre 3 300 les années précédentes, et les recrutements effectués n'ont pas permis de combler tous les postes vacants, tout particulièrement sur des spécialités opérationnelles très pointues.

Un peu plus de 3 000 recrutements sont prévus pour 2009, sans aucune nouvelle création d'emploi. La répartition des recrutements par catégorie est détaillée dans le tableau ci-après :

RÉPARTITION DES RECRUTEMENTS PAR CATÉGORIE				
Catégories	2006	2007	2008 ⁽¹⁾	2009 ⁽²⁾
Officiers	226	299	280	245
Officiers mariniers	607	526	635	750
- dont externe	602	516	615	720
- dont interne	5	10	20	30
Quartiers maîtres et matelots	1 689	1 404	1 750	1 500
Volontaires	1 025	1 120	792	546
- dont officiers	77	80	85	80
- dont équipage	948	1 040	707	466
TOTAL	3 547	3 349	3 457	3 041

(1) Effectif réalisé au 30 juin + prévisionnel 2^e semestre.

(2) Prévisions.

Source : ministère de la défense.

L'augmentation des recrutements d'officiers sur la période 2007-2008 s'explique par la prise en compte, par la marine, d'une augmentation des postes interarmées. En 2009, le recrutement sera par contre réduit afin de répondre aux impératifs de réduction de format.

Les difficultés de recrutement d'officiers mariniers concernent principalement des spécialités techniques telles que l'électronique, la mécanique et l'informatique. La baisse du nombre de candidats constatée en 2007 se poursuit en 2008. Les difficultés sont identiques pour les recrutements de quartiers maîtres et matelots : les objectifs de recrutement pour 2008 (plus de 2 200 postes) n'ont ainsi pas pu être atteints. Ces difficultés touchent tout particulièrement les forces sous-marines, qui ont besoin de 250 recrutements par an sur des spécialités très pointues. La désaffectation pour la filière « atomicien » perdure, les contraintes liées au travail à bord étant considérées comme trop pesantes pour les candidats potentiels.

Enfin, le service du volontariat dans les armées attire de moins en moins de jeunes au sein de la marine. Le nombre de candidats a chuté en 2008 et celui des départs volontaires est en augmentation. Les postes ouverts sont difficiles à honorer, quelle que soit la spécialité. La faible rémunération liée à ce statut particulier (700 euros par mois) demeure le principal frein au recrutement.

— 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. En outre, les personnels doivent en permanence s'adapter à l'évolution des équipements afin de garantir le maintien de la capacité opérationnelle.

La formation joue enfin un rôle essentiel dans la politique de reconversion grâce au développement de la validation des acquis de l'expérience. L'obtention de diplômes délivrés par la marine ou d'autres ministères certificateurs permet de mieux prendre en compte et de valoriser les compétences acquises au cours de la vie du marin. Cette démarche a d'ailleurs permis d'identifier une convergence des métiers avec ceux de la marine marchande et ouvre des opportunités de formations conjointes et de reconversions.

Les coûts estimés de la formation pour l'année 2009 s'élèvent à 326 millions d'euros. Ils correspondent à 20 200 actions de formation. Ces coûts intègrent la formation de tous les marins militaires, y compris les formations mutualisées avec l'armée de terre et l'armée de l'air à l'extérieur des écoles de la marine, ainsi que la formation des pilotes de l'aéronavale.

3. Un effort maintenu en faveur de la condition militaire

L'amélioration de la condition militaire est un élément important de la fidélisation des personnels, au moins tout autant que la gestion individualisée des carrières et le bon fonctionnement de « l'outil de travail », c'est-à-dire des bateaux.

Le budget 2009 est principalement marqué par la mise en œuvre des nouveaux statuts particuliers du personnel militaire et le reclassement indiciaire qui y est associé. Par ailleurs, il prévoit une nouvelle tranche de revalorisation des grilles indiciaires dont l'achèvement est prévu en 2011. Ces mesures concernent l'ensemble des militaires et répondent aux recommandations du premier rapport du Haut comité d'évaluation de la condition des militaires. Au total, les mesures catégorielles représentent 11,1 millions d'euros pour la marine.

— Les mesures indemnitaires

Le budget pour 2009 prévoit la première tranche de la revalorisation de 30 % de l'*indemnité spéciale des plongeurs d'armes*, qui concerne une population sensible employée dans des spécialités déficitaires (nageurs de combat et plongeurs démineurs). Le coût pour la marine s'élève à 210 000 euros.

L'*indemnité d'installation dans les départements d'Outre-mer* sera par ailleurs modifiée afin d'assurer une parité de rémunération entre les Antilles-Guyane et la Réunion (coût : 1,42 million d'euros pour la marine).

— Les mesures de fidélisation

La *prime de haute technicité* est à présent bien en place et la politique d'attribution connue. Elle est octroyée à du personnel non-officier de plus de vingt ans de service, classé à l'échelle de solde 4 et détenant des certificats représentant un investissement important en formation ou en expérience. 392 officiers marinières bénéficient aujourd'hui de cette prime.

La marine a également mis en place en 2006, toujours pour les personnels non-officier, une *prime réversible de spécialité critique* 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. D'un montant de 7 000 euros, la prime est versée en deux fois, 50 % au milieu de la période de lien au service (30 mois) et le reliquat en fin de période. Depuis sa création, 81 primes ont été attribuées. Le coût moyen annuel s'élève pour la marine à 700 000 euros.

Pour les sous-marinières, qui doivent faire face à des contraintes très lourdes, ces primes n'ont pas fait la preuve de leur efficacité et de leur attractivité. La prime de haute technicité n'a pas été reconduite en 2008 et des négociations sont en cours pour créer une nouvelle prime de fidélisation. Les autres marines occidentales (États-Unis, Royaume-Uni), confrontées au même problème, ont choisi de verser de fortes primes à l'engagement à servir sur sous-marins.

— Les mesures sociales et familiales

Comme dans les autres armées, les attentes les plus fortes des personnels concernent la garde des jeunes enfants, le travail des conjoints et le logement. La marine a cependant des spécificités : la concentration de la majorité de son personnel dans les deux villes de moyenne importance que sont Brest et Toulon et l'absence du port base pendant plus de 100 jours par an pour près d'un tiers de ses effectifs.

En matière de *garde des jeunes enfants*, Brest et Toulon devraient à terme être dotés de deux à trois crèches d'une capacité de 60 berceaux chacune. Compte tenu de l'importance des coûts d'infrastructure, supérieurs à 7 millions d'euros, l'ensemble des opérations de remise à niveau ou de transformation des installations existantes sera étalé jusqu'en 2011 et devrait permettre de bénéficier de 350 berceaux au lieu des 298 actuellement. Parallèlement, la marine s'attache à augmenter le nombre des réservations de berceaux auprès des municipalités ou des entreprises et étudie la possibilité d'achat, auprès d'associations, d'heures de garde à domicile en cas d'urgence sociale ou opérationnelle.

La création de réseaux d'assistantes maternelles favorisant l'*emploi des conjoints* du personnel est envisagée, en relation avec des associations. Il existe également des cellules d'aide à l'emploi des conjoints (CAEC) à Brest et à Toulon (et bientôt à Lorient et Cherbourg) mais celles-ci ont encore des difficultés à proposer des réponses vraiment personnalisées aux difficultés des familles.

La politique de *logement des familles* du personnel de la défense est conduite par le secrétariat général pour l'administration (SGA) du ministère et ne relève donc pas directement de la marine. Il s'agit néanmoins d'un sujet suivi avec attention par les préfets maritimes, commandants de zone militaire, car il conditionne très largement le moral des troupes.

À Toulon, le parc utile total de la garnison compte aujourd'hui 3 000 logements familiaux défense pour un effectif d'environ 24 000 ressortissants, civils et militaires. Le ratio du nombre de logement par ressortissant est de 1 pour 9,8, ce qui est très insuffisant, la moyenne nationale du ministère étant d'environ 1 pour 5. Par ailleurs, seules 54 % des demandes éligibles de logement déposées par les ressortissants auprès du Bureau interarmées du logement de la garnison (BILG) sont aujourd'hui satisfaites, dont 6,5 % en recourant au parc privé. Le parc de la garnison élargie Toulon/Hyères est donc insuffisant. En outre, les conditions de logement restent très onéreuses, tant pour la location que pour l'achat, ce qui oblige les personnels de la défense à s'éloigner de plus en plus de la garnison ou à recourir au célibat géographique.

Pour atteindre le ratio de 1 pour 5, il conviendrait d'augmenter le parc d'environ 2 100 logements, principalement à caractère social. Dans un premier temps, afin de satisfaire au moins la totalité des demandes annuelles de logement reçues par le BILG, il est nécessaire de réceptionner 125 nouveaux logements par an sur 5 ans. Or, pour 2008, la programmation prévoit la livraison de seulement 63 logements et d'ici 2012, seuls 211 logements devraient être livrés pour une subvention totale d'environ 7,5 millions d'euros (35 000 euros par logement). Pour compléter ces programmes et atteindre l'objectif de 125 nouveaux logements par an, d'autres opérations seront nécessaires. Certaines font déjà l'objet d'études de faisabilité représentant actuellement 520 logements d'ici 2014.

À Brest, le marché immobilier est moins tendu mais le parc de logements disponibles est vétuste et/ou inadapté aux besoins des locataires potentiels. Ainsi au cours de l'année écoulée, sur un parc de 2 441 logements à Brest, 995 ont été rendus temporairement aux bailleurs. Des prospections sont engagées pour nouer de nouveaux partenariats avec les bailleurs sociaux afin de disposer à terme de logements neufs et bien situés. Le taux de renouvellement du parc dépendra néanmoins du niveau des ressources budgétaires qui y seront affectées par le SGA.

Contrairement à la politique du logement familial, la marine a une compétence exclusive en matière d'**hébergement permanent du personnel militaire**. La première phase du plan de réhabilitation du casernement a été lancée en 2001, avec pour objectif la modernisation de 600 lits par an et, au total, 12 482 lits en 2015. Au 31 décembre 2007, la situation fait état d'un parc de 6 270 lits aux normes (534 lits livrés en 2007), soit 50 % de la programmation. Compte tenu des prévisions et du rythme des livraisons, l'investissement à prévoir s'élève à 205 millions d'euros entre 2008 et 2015. La programmation pluriannuelle 2009-2011 prend en compte un besoin prévisionnel pour 2009 de 11 millions d'euros pour des opérations de casernement et de 1,6 million d'euros pour des opérations concernant des logements pour nécessité absolue de service.

B. LE FONCTIONNEMENT COURANT ET L'ACTIVITÉ DES FORCES

1. Des dotations en forte contraction

Les crédits de fonctionnement prévus pour la préparation des forces navales sont positionnés dans le programme 178, dans l'action 3. Toutefois, pour comparer les données de 2008 à celles de 2009, il convient de rajouter les crédits de la part marine de la sous-action 5-82 « Soutien par les bases de défense ».

Par rapport au budget 2008, le niveau des CP est en diminution de 5,4 %. Hors carburants opérationnels, les ressources allouées au fonctionnement diminuent de façon encore plus nette, de 11,5 %. Certes, le rattachement du SERSIM à la DIRISI a conduit à un transfert de 8 millions d'euros et la réduction des effectifs entraîne mécaniquement des moindres besoins sur certains coûts de fonctionnement courant, mais il est indéniable que les dépenses de fonctionnement hors carburant font une nouvelle fois l'objet d'une forte contrainte, alors qu'elles sont en grande partie difficilement compressibles (dépenses d'alimentation, d'énergie, de fluides et prestations externalisées).

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

(en millions d'euros)

	Action	LFI 2007	LFI 2008	PLF 2009
Fonctionnement hors carburants opérationnels	3	377,4	352,3	280,7
	5-82 part marine	—	—	31,2
	Total	377,4	352,3	311,9
Carburants opérationnels	3	96,7	89,6	106,1
TOTAL fonctionnement - activité	3	474,1	441,9	386,8
	5-82 part marine	—	—	31,2
	TOTAL	474,1	441,9	418,0

Source : ministère de la défense.

Les crédits alloués aux **carburants opérationnels** sont en nette augmentation par rapport aux années antérieures. Cette dotation a été calculée avec un baril à 75 dollars et une parité de 1,45 dollar pour un euro, soit un baril à 52 euros. Le projet de budget prévoit également une augmentation du plafond du découvert autorisé du compte de commerce géré par le service des essences des armées. Cela permettra aux armées, en tant que de besoin, d'obtenir du carburant en 2009 même si les cours étaient en forte hausse, jusqu'à 95 dollars le baril.

Cette évolution est satisfaisante car, en 2007 et surtout 2008, les cours de construction de la dotation se sont avérés nettement inférieurs aux cours constatés. En 2007, le déficit de 30 millions d'euros a été résorbé par le dégagement de ressources en gestion mais, pour 2008, le programme 178 a besoin d'une

ouverture de crédits supplémentaires d'environ 110 millions d'euros afin d'atteindre les objectifs d'activité des armées, fixés dans le projet annuel de performance.

Pour la marine plus spécifiquement, la tension sur les carburants est particulièrement forte. À Brest, par exemple, malgré l'adoption de mesures de réduction d'activité ayant pour objectif une économie de 2 100 tonnes, le stock de carburant est à un niveau très bas, nettement inférieur au niveau plancher fixé par l'état-major des armées, soit 16 000 tonnes. Il ne permet pas d'assurer l'activité jusqu'à la fin de l'année et les crédits disponibles sont insuffisants pour passer une commande auprès d'un fournisseur agréé.

2. Un niveau d'activité affecté par les tensions sur les carburants

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 avait défini des objectifs quantitatifs d'activité des équipages (qui rassemble les entraînements et l'activité générée par les missions opérationnelles). Ces objectifs sont repris, en cette année de transition, par l'indicateur de performance 2.2 du programme 178, qui définit le niveau de réalisation des activités et de l'entraînement des différentes armées. Les résultats depuis 2006 sont synthétisés dans le tableau ci-après :

ACTIVITÉ DES FORCES NAVALES

	Objectifs LPM 2003-2008	2006 Réalisation	2007 Réalisation	2008 Prévision actualisée	2009 Prévision PLF	2011 Cible
Jours de mer par bâtiment	100	92	94	97	100	100
<i>bâtiment de haute mer</i>	<i>110</i>	<i>109</i>	<i>110</i>	<i>109</i>	<i>110</i>	<i>110</i>
Heures de vol par pilote de chasse	180	167	172	180	180	180
<i>qualifié nuit</i>	<i>220</i>	<i>196</i>	<i>199</i>	<i>220</i>	<i>220</i>	<i>220</i>
Heures de vol par pilote d'hélicoptère	220	217	211	220	220	220
Heures de vol par équipage de patrouille maritime	350	342	339	350	350	350

Source : *Projet annuel de performance 2009 – mission défense.*

— En ce qui concerne les **bâtiments de la flotte**, l'objectif fixé pour 2008 (97 jours de mer et 109 pour les bâtiments de haute mer) devrait être légèrement dépassé (+ 1 jour) pour les unités hauturières. En revanche, la moyenne générale d'activité de la flotte devrait rester en deçà de l'objectif, à 94 jours. Les grands bâtiments (frégates, sous-marins d'attaque) ont été davantage sollicités en raison du nombre élevé de missions ordonnées dans les zones de crise éloignées (Océan indien, Golfe de Guinée et Liban) et de la montée en puissance des missions de lutte contre les trafics (drogue, immigration clandestine) nécessitant d'agir au plus près des sources (Maghreb, Afrique occidentale, arc antillais).

Cependant, l'augmentation des prix des combustibles de navigation a nécessité de prendre des mesures brutales de réduction d'activité, qui se traduisent au second semestre 2008 par l'annulation de missions programmées avec une

baisse du nombre moyen de jours de mer par bâtiment. Ces restrictions d'activité ont permis de ramener la consommation de gazole de 134 500 à 124 000 tonnes, soit un gain de 10 500 tonnes (8 %).

— Concernant l'**aéronautique navale**, le respect des normes d'activité de la LPM, gages de sécurité aéronautique, oblige à ajuster les effectifs affectés en formations opérationnelles. En 2007 cependant, le taux de disponibilité des matériels aéronautiques, inférieur de dix points aux prévisions, n'a pas permis de réaliser complètement ces objectifs (taux de réalisation de 96 %). La tension sur la disponibilité des aéronefs a persisté en 2008 et touche l'ensemble des activités (patrouille maritime, hélicoptère et chasse). Les actions entreprises pour la composante chasse afin de compenser l'indisponibilité du porte-avions *Charles de Gaulle* (Super Étendard en Afghanistan, association de Rafale-marine aux entraînements de flottilles américaines) devraient permettre de se rapprocher des objectifs d'activité en fin d'année, sans toutefois les réaliser (taux moyen de réalisation de 94 %). Cette situation devrait encore partiellement perdurer en 2009, même si la remontée en puissance du groupe aéronaval permettra un retour à un niveau normal d'activité opérationnelle.

La formation des pilotes d'hélicoptères est de son côté perturbée du fait du nombre insuffisant d'appareils disponibles pour exécuter tout à la fois les missions opérationnelles et la formation des personnels.

C. L'ENTRETIEN 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. Cette période a également été marquée par la modernisation du service de soutien de la flotte (avec la mise en place d'un système de contractualisation globale des prestations, la fixation d'objectifs de résultats et l'ouverture de certains marchés à la concurrence), le changement de statut de DCN et la mise en place de la SIMMAD, structure intégrée chargée du maintien en condition opérationnelle (MCO) de l'ensemble des matériels aéronautiques, toutes armées confondues.

Au total, cette période a vu le rétablissement de la situation du MCO des bâtiments et aéronefs de la marine et une stabilisation du taux moyen de disponibilité technique au-dessus de 70 % depuis trois ans.

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).

La poursuite de la modernisation et de la rationalisation du MCO constituera donc un enjeu renouvelé pour la prochaine LPM, ce dont témoignent les crédits inscrits en loi de finances pour 2009.

1. Des crédits en fort accroissement

Les crédits destinés au MCO des équipements de la marine seront portés en 2009 à 1 304,5 millions d'euros en AE (+ 21 %) et 1 209,1 millions d'euros en CP (+ 8,2 %), soit une hausse remarquable après le strict maintien de l'année précédente.

Le rapporteur se félicite que le projet de budget pour 2009 prenne en compte le nécessaire équilibre entre activité opérationnelle et régénération organique, qui peut seul garantir le fonctionnement durable des forces. Il espère qu'il s'agit là d'une préfiguration du contenu de la prochaine LPM. Il serait en effet très dommageable de réduire fortement les crédits d'entretien afin de préserver les capacités d'acquisition d'équipements neufs car beaucoup d'efforts de rationalisation et d'économies ont déjà été réalisés et il existe un plancher de moyens en deçà duquel la capacité à remplir les missions ne pourra plus être assurée. En outre, il ne faudra pas oublier que l'entretien des équipements neufs est toujours coûteux au départ...

ÉVOLUTION ET RÉPARTITION DES CRÉDITS DE MCO DE LA MARINE

(en millions d'euros)

Programme 178 Action 3 « Préparation des forces navales »	LFI 2008		PLF 2009		Évolution 2009/2008	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Sous-action 48 Soutien de la force d'action navale	254,22	313,61	380,07	415,65	+ 49,5 %	+ 32,5 %
Sous-action 49 Soutien de la force sous-marine	419,45	369,59	433,24	353,08	+ 3,3 %	- 4,5 %
Sous-action 50 Soutien de l'aviation navale	328,20	341,95	385,37	340,58	+ 17,4 %	- 0,4 %
Sous-action 54 Soutiens transverses des forces navales	76,11	92,20	105,77	99,77	+ 39,0 %	+ 8,2 %
TOTAL	1 077,98	1 117,35	1 304,46	1 209,09	+ 21,0 %	+ 8,2 %

Source : ministère de la défense.

Au-delà de l'augmentation générale des prix des prestations industrielles sous l'effet conjugué de la hausse des coûts économiques et des tarifs des matières premières, l'accroissement des crédits de MCO est variable selon les types d'équipements soutenus afin de s'adapter aux calendriers d'entretien programmé tout en permettant la prise en compte des aléas.

— L'augmentation des dotations pour la maintenance des **bâtiments de surface** permettra de prendre en charge un grand nombre d'arrêts techniques majeurs (ATM), rendus urgents par l'ancienneté des bâtiments concernés (*Jeanne d'Arc*, frégates *Tourville*, *Cassard*, *La Touche Tréville*, *La Motte-Picquet*,

Dupleix, BCR *Var* notamment). Les besoins sont également importants dans le domaine de l'entretien des armes-équipements, et notamment des moyens d'autodéfense des bâtiments qui constituent une préoccupation majeure, et dans celui de la fourniture des rechanges qui, après les progrès réalisés en 2004 (passage d'un taux de satisfaction de 45 à 71 %), rencontre à nouveau des difficultés.

La hausse des AE s'explique également par la poursuite du renouvellement des marchés d'entretien conclus par le SSF dans le cadre du plan « CAP 2008 ».

Le vieillissement de la flotte, dont la moyenne d'âge est supérieure à 21 ans, demeure une difficulté centrale pour le MCO. Les bâtiments récents souffrent quant à eux d'une absence de logistique initiale (rechanges majeurs) et de contrat d'entretien.

— En ce qui concerne la **flotte sous-marine**, les dépenses de MCO sur les Sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) diminueront en 2009, puisqu'il y aura moins de navires à entretenir. Au contraire, les dépenses sur les SNLE vont augmenter du fait du lancement des travaux de préparation de l'ATM du SNLE *Le Vigilant*, prévu en 2011. Cet ATM sera couplé avec une refonte de son système d'arme, qui permettra de doter ce sous-marin de missiles M51.

— Le MCO des appareils de **l'aéronavale** a connu des progrès significatifs depuis la création de la SIMMAD, tant dans les résultats globaux que dans l'organisation et le pilotage de l'entretien. Les résultats se sont néanmoins infléchis en 2008 en raison des contraintes budgétaires toujours plus fortes (ralentissement de la régénération des stocks notamment) et de difficultés de recrutement de personnels techniques adaptés. La composante hélicoptère a tout particulièrement besoin d'un financement suffisant du MCO afin de permettre tout à la fois la tenue des contrats capacitaires (embarquements, missions de service public) et l'entraînement des équipages.

En 2009, l'augmentation des AE permettra de passer des marchés pluriannuels pour la maintenance de réacteurs d'avions. Outre ces nouvelles méthodes de contractualisation, la marine essaie de contenir les dépenses de MCO aéronautique en adoptant quelques mesures physiques d'économie, comme une réduction de parc (arrêt des avions NORD 262) ou une réduction des heures de vol allouées.

2. Une disponibilité en baisse

— Le taux moyen de disponibilité technique des bâtiments devrait, selon le service de soutien de la flotte, atteindre 71,4 % en 2008, en retrait par rapport à 2007 (72,9 %) et 2006 (74,4 %).

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 « indisponibilité périodique pour entretien et réparation » (IPER), ni en « indisponibilité sur aléas » (IA). La disponibilité technique garantit l'aptitude à prendre la mer en remplissant l'une au moins des missions génériques : il s'agit d'une mesure qui repose principalement sur la disponibilité des plateformes et plus particulièrement des systèmes propulsifs. Cela ne signifie pas que les navires soient en pleine capacité opérationnelle.

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

	2005	2006	2007	2008 ⁽¹⁾
Projection de forces (TCD/BPC)	85,1 %	91,2 %	76,6 %	80,7 %
Lutte antiaérienne	67,3 %	81,7 %	59,6 %	83,0 %
Lutte anti-sous-marine	70,3 %	73,2 %	71,0 %	72,1 %
SNA	59,9 %	55,5 %	47,9 %	39,6 %
Guerre des mines	73,0 %	80,3 %	82,6 %	82,4 %
Frégates <i>La Fayette</i>	79,4 %	74,9 %	85,0 %	74,5 %
Avisos	75,0 %	75,9 %	76,5 %	79,7 %
Ravitaillement	79,1 %	82,1 %	70,0 %	62,4 %
Frégates de surveillance	75,9 %	77,3 %	81,4 %	79,7 %
P 400	69,6 %	71,7 %	81,8 %	70,4 %
BATRAL	73,3 %	76,0 %	80,4 %	79,8 %

(1) bilan au 30 septembre 2008.

Source : Service de soutien de la flotte.

En ce qui concerne les **forces sous-marines**, le niveau de disponibilité des SNLE respecte le contrat opérationnel de la posture de dissuasion. Après *Le Téméraire* qui a achevé sa période d'entretien majeur en fin 2007, c'est *Le Vigilant* qui, à l'admission au service actif du *Terrible*, entrera en refonte fin 2010 afin d'accueillir le missile M51.

La disponibilité des SNA s'est sensiblement améliorée entre la fin des années 90 et la période 2003-2005 mais depuis 2007, cette tendance s'est annulée. Les raisons sont diverses : retards enregistrés en sortie d'IPER, indisponibilités dues à des avaries répétées de certaines installations (résultant non seulement de leur vieillissement mais aussi d'une mauvaise exécution des travaux), perte de savoir-faire ouvrier du maître d'œuvre dans certains métiers ralentissant diagnostics et réparations. L'accident du *Rubis* en mars 2007 a mis à mal l'objectif du contrat opérationnel fixé à 1 240 jours de disponibilité technique globale pour

l'ensemble de la flotte de SNA. Les chiffres pour 2008 prennent en compte les retards du retour du *Saphir* (cinq mois) et du *Rubis* (environ deux mois) dans le cycle opérationnel et de l'indisponibilité imprévue de l'*Émeraude*. La période difficile est désormais dépassée puisque le *Saphir* et le *Rubis* ont recommencé à naviguer. La disponibilité globale sur douze mois glissants remonte et le seuil de 1 240 jours devrait être à nouveau atteint vers la fin du premier trimestre 2009.

Pour les **bâtiments de surface**, 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 (supérieur à 70 % pour 2008). La disponibilité est globalement stable ou en augmentation par rapport à 2007, avec une disponibilité moyenne de 76,4 % au 30 septembre 2008. Cette évolution doit cependant être relativisée car de nombreux bâtiments appareillent aujourd'hui avec des réserves sur certains équipements, ce qui limite leur capacité opérationnelle.

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. 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, souvent réalisé au plus juste ;
- une situation des rechanges encore fragile, notamment en ce qui concerne les rechanges coûteux ou très anciens qui ne sont plus réparés quand ils sont défaillants ;
- l'obsolescence et le manque croissant de fiabilité des systèmes et matériels propres à certains bâtiments vieillissants (tout particulièrement les moyens d'autodéfense, de guerre électronique et d'optronique) dont le MCO n'est pas pris en compte ou n'est plus garanti par les industriels.

— En ce qui concerne l'**aéronavale**, le taux moyen de disponibilité technique a atteint 51 % au premier semestre 2008, contre 54,5 % en 2007. Ce taux 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 ⁽¹⁾ dans les forces.

(1) En maintenance (sur base) ou en ligne (flottille).

ÉVOLUTION DE LA DISPONIBILITÉ DES AÉRONEFS DE LA MARINE

Type d'aéronef	Aéronefs	Taux de disponibilité		
		2006	2007	1 ^{er} sem. 2008
Aviation embarquée	E2-C HAWKEYE	44 %	65 %	60 %
	SUPER ÉTENDARD MODERNISE	50 %	45 %	43 %
	RAFALE F1	57 %	58 %	14 %*
	RAFALE F2	68 %	68 %	64 %
Aviation de patrouille et surveillance maritime	ATL2	54 %	54 %	53 %
	FALCON 50 SURMAR	89 %	87 %	76 %
	GARDIAN	59 %	58 %	65 %
Aviation de soutien	FALCON 10	78 %	78 %	70 %
	NORD 262	49 %	59 %	59 %
	XINGU	63 %	66 %	69 %
	CAP 10	58 %	68 %	56 %
	RALLYE	67 %	67 %	60 %
Hélicoptères	SUPER FRELON	55 %	51 %	35 %
	LYNX	49 %	40 %	39 %
	DAUPHIN SP	93 %	95 %	95 %
	DAUPHIN Pedro	47 %	51 %	58 %
	PANTHER	49 %	46 %	57 %
	ALOUETTE III	46%	56%	56%
TAUX GLOBAL AÉRONAVALÉ		53,50%	54,50%	51%
TAUX GLOBAL hors RAFALE F1				53%

* décision d'arrêt de vol en mai 2008.

Source : ministère de la défense.

Au sein du **groupe aérien embarqué**, la disponibilité du Rafale atteint un niveau maximum durant les embarquements et détachements. Par contre, la remise en condition des aéronefs et l'application de directives techniques contribuent à une dégradation de la disponibilité. Enfin, les Rafale F1 sont arrêtés depuis mai 2008 et font l'objet d'un chantier de modifications avant d'être stockés dans l'attente de leur « rétrofit » au standard F3. La disponibilité du Super Étendard Modernisé connaît quant à elle un ralentissement depuis 2006 en raison du « rétrofit » au standard 5 et de la reprise de dommages structuraux importants, dus notamment à l'ancienneté des appareils (moyenne d'âge : 28 ans). 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 disponibilité est constante sur les ATL2 mais le chantier de mise à niveau OACI⁽¹⁾ et le traitement des obsolescences de l'avion vont altérer davantage sa disponibilité dans les cinq prochaines années. 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 *Gardian*, malgré les efforts réalisés par la SIMMAD.

(1) OACI : Organisation de l'aviation civile internationale.

La situation des **hélicoptères** continue par ailleurs à être préoccupante. La baisse de la disponibilité des Super Frelon s'explique tant par leur vétusté que par de nombreux retards de visites. EUROCOPTER a été sensibilisé pour assurer le soutien le plus réactif possible. La disponibilité des *Panther* embarqués sur les frégates est limitée par le manque de rechanges. Pour les Lynx, après une nette amélioration en 2006, la disponibilité a décliné régulièrement en 2007 et 2008 du fait de problèmes structureaux et de nombreux appareils en attente de réparation. Enfin, la disponibilité du parc de Dauphin SP est optimale par rapport au nombre d'appareils 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 GRANDS ÉQUIPEMENTS DE LA MARINE : UNE PRÉFIGURATION DE LA LOI DE PROGRAMMATION MILITAIRE ?

Dans son avis sur le budget de la marine pour 2008, le rapporteur estimait que « *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.* ». Quelques mois après la publication de ce Livre blanc, le projet de loi de finances pour 2009 exprime assez clairement ces décisions, même s'il a vocation à s'inscrire et donc à trouver toute sa signification dans une LPM qui n'est pas encore déposée.

Le Livre blanc recommande la constitution d'une marine essentiellement hauturière, principalement dotée de quatre SNLE et six SNA, d'un porte-avions avec son groupe aérien embarqué, de dix-huit frégates de premier rang et de quatre bâtiments de projection et de commandement (BPC). De façon moins détaillée, le document prévoit que la marine devra disposer des moyens nécessaires en matière de guerre des mines et de patrouille maritime et souligne que les efforts de modernisation porteront en priorité sur les capacités de maîtrise du milieu sous-marin, le missile de croisière naval et le renforcement de la capacité de commandement et de projection à partir de la mer.

Ces recommandations se retrouvent dans les crédits d'équipement de la marine inscrits dans le programme 146. Depuis l'an passé, la présentation par armée a laissé la place à une ventilation par systèmes de forces et capacités maîtresses qui ne permet pas de circonscrire de façon claire et exhaustive les moyens destinés à la marine. Cette présentation correspond néanmoins à deux options fondamentales retenues du Livre blanc : adapter les moyens à l'exigence de concentration et d'emploi des forces et s'inscrire dans une logique de polyvalence.

À travers les différentes actions composant le programme 146, on peut néanmoins retrouver les principaux crédits d'équipements de la marine pour 2009. Ceux-ci confirment, dans le contexte général de modération des dépenses, la volonté de préserver l'essentiel de la modernisation de la marine entreprise sous la précédente LPM, tout en prenant en compte les orientations et priorités dégagées par le Livre blanc. Le rapporteur s'en félicite et souhaite que ces engagements ne soient pas remis en cause en exécution, comme cela a malheureusement été trop souvent le cas par le passé.

A. LA DISSUASION

Le Livre blanc a confirmé la validité d'une capacité de dissuasion articulée en deux composantes différenciées et complémentaires, l'une sous-marine, l'autre aérienne : « *La force océanique stratégique continuera à garantir la permanence*

de la capacité de seconde frappe, ce qui nécessitera de disposer de quatre sous-marins en parc, dont l'invulnérabilité devra être préservée»⁽¹⁾. Sa modernisation, engagée depuis dix ans, doit donc être poursuivie afin de « maintenir sur une longue durée la capacité des forces nucléaires en remplir leur mission. »⁽²⁾.

Les crédits inscrits au budget 2009 répondent à cette orientation.

La sous-action 13 de l'action 6 (dissuasion) du programme 146 prévoit 99,35 millions d'euros d'AE et 285,69 millions d'euros de CP pour la poursuite du chantier du *Terrible*, quatrième et dernier SNLE-NG. L'année 2009 devrait voir la première sortie à la mer pour essai du bâtiment ainsi que la réalisation du tir de synthèse du missile M51. Le *Terrible* devrait être admis au service actif en 2010.

Les sous-actions 14 et 15 correspondent au **missile nucléaire mer-sol M51**, destiné à équiper les nouveaux SNLE de type *Le Triomphant*. La première capacité opérationnelle est prévue pour 2010. 909,54 millions d'euros d'AE et 777,64 millions d'euros de CP figurent à la sous-action 14 pour financer la poursuite du programme et la sous-action 15 comprend 182,1 millions d'euros d'AE et 123,65 millions d'euros de CP destinés à financer l'adaptation des trois premiers SNLE-NG et du centre d'entraînement des forces sous-marines au missile M51.

La crédibilité de la dissuasion océanique passe également par la capacité de mettre en œuvre 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 sous-marins nucléaires d'attaque (avec les Barracuda) s'inscrit dans cette exigence.

B. LA CAPACITÉ DE PROJECTION ET D'ENGAGEMENT

Le contrat opérationnel de la marine fixé par le Livre blanc peut être regardé comme très ambitieux : il maintient voire renforce la totalité des missions actuellement exercées tout en resserrant le parc d'équipements sur des moyens hauturiers, modernisés et polyvalents. Il prévoit, tout d'abord, le déploiement du groupe aéronaval complet (y compris son escorte de frégates et de SNA) sur un théâtre distant de 7 000 à 8 000 kilomètres. Il dispose en outre qu'« *un ou deux groupes navals, amphibie ou de protection du trafic maritime, avec leur soutien logistique, seront également disponibles pour des missions d'intervention et de présence. Simultanément, une capacité de réaction autonome, assortie d'un dispositif d'alerte, devra pouvoir être engagée dans des opérations ponctuelles*

(1) Livre blanc, Op. Cit., p.170.

(2) Ibid. p. 225.

telles qu'une évacuation de ressortissants, une action de contre-terrorisme maritime, ou une opération humanitaire. »⁽¹⁾.

La marine doit également disposer des moyens lui permettant de remplir des missions de renseignement, d'assumer le commandement de la composante maritime d'une force interarmée, de projeter une capacité de guerre des mines et de disposer d'une flotte de soutien adaptée aux missions.

Enfin, le Livre blanc prévoit un renforcement des moyens de déploiement naval et d'action amphibie à travers une dotation de 4 BPC.

Le projet de budget pour 2009 s'inscrit pour partie dans cette ambition, puisqu'il confirme le report de la décision de construction d'un second porte-avions tout en renforçant les moyens de l'aéronavale et en poursuivant l'effort de modernisation des flottes de SNA et de frégates.

1. Le groupe aéronaval

« Les forces navales devront pouvoir déployer le groupe aéronaval, avec son groupe aérien complet et le nombre de frégates d'escorte, ainsi que les sous-marins nucléaires d'accompagnement nécessaires. Indépendamment de la disponibilité du porte-avions, les moyens aériens pourront être utilisés dans le cadre des interventions extérieures comme du renforcement nécessaire de la posture de protection aérienne au-dessus du territoire national. »⁽²⁾.

— Le report de la commande d'un **second porte-avions** est logique dans le contexte budgétaire actuel et répond à l'obligation de faire des choix parmi les équipements prioritaires. La nécessité de doter la France d'un second porte-avions demeure néanmoins car elle conditionne la permanence à la mer du groupe aéronaval, gage de sa crédibilité. Le porte-avions *Charles de Gaulle* n'est en effet disponible que 65 % du temps et sa prochaine IPER, d'une durée de 15 mois, est programmée pour 2016.

Le report entraînera nécessairement une limitation de la capacité à durer, alors que les crises et les conflits ont tendance à se prolonger dans le temps. Pour des raisons tant humaines que techniques, il est en effet difficilement envisageable de maintenir un porte-avions en opérations pour une durée supérieure à un an.

En outre, ce report fait peser un risque sur le maintien du savoir faire, tant opérationnel que technologique et industriel.

Sur le plan militaire, la marine française est la seule, avec celle des États-Unis, à mettre en œuvre en opérations un porte-avions à brins d'arrêt et piste oblique. Disposer de deux porte-avions permet de garantir la pérennité de ce

(1) *Ibid.* p. 225.

(2) *Ibid.* p. 213.

savoir-faire précieux et envié. La marine s'est organisée pour limiter les pertes de savoir faire dues à l'IPER actuelle du *Charles de Gaulle* mais il est encore trop tôt pour évaluer les conséquences de cet arrêt technique.

Quant au plan technologique et industriel, il serait regrettable de passer par pertes et profits tous les travaux déjà réalisés par les bureaux d'études de la marine, de la DGA et des industriels et de ne pas maintenir les compétences dans ce domaine. Le projet de second porte-avions n'étant que reporté, il s'agit de mettre les années qui viennent à profit pour faire évoluer le projet initial, reprendre la réflexion sur le mode de propulsion le plus adapté et résoudre, au fur et à mesure, les obsolescences. Il est important que la LPM consacre un effort réel en faveur des études amont et de la R&D dans ce domaine et, plus généralement, en matière navale, parent pauvre de la politique de recherche.

La sortie d'IPER du *Charles de Gaulle* est quant à elle prévue pour la fin du mois de novembre 2008. Le bâtiment entrera alors dans une phase de remontée en puissance d'une durée de 3 à 4 mois. Cette phase intégrera des essais techniques et opérationnels ainsi que des entraînements graduels associant équipage, groupe aéronaval embarqué et état-major de conduite d'une force. Le groupe aéronaval devrait donc être qualifié opérationnellement à la fin du premier semestre 2009. On peut d'ores et déjà considérer que le chantier du *Charles de Gaulle* est une réussite : les délais et les coûts ont été tenus et les différents intervenants (équipage, ateliers de la flotte, service de soutien de la flotte, DCNS, Areva, etc.) ont fait la preuve de leur capacité à réaliser, ensemble, un chantier d'une grande complexité technique. Les aléas ont pu être traités, malgré quelques rigidités du côté de l'industriel, dues en grande partie aux contraintes des procédures de marché public, et l'expérience d'un chantier fonctionnant quasiment en continu pendant 15 mois permettra d'améliorer grandement la gestion des prochains arrêts majeurs.

— 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).

Le premier standard (F1) du Rafale à vocation de défense aérienne est entré en service dans la marine en 2001. La flottille 12F a été déclarée apte au service opérationnel avec 9 appareils (F1) en 2004. Depuis juin 2006, la marine a reçu 15 nouveaux Rafale au standard F2 multirôle, dont la mise en service opérationnel a été déclarée en mai 2008. À partir d'octobre 2008, les Rafale F2 doivent être transformés au standard F3 à la cadence d'un avion par mois afin que la flottille 12F dispose en septembre 2009 d'un parc homogène doté des capacités de frappe stratégique, de reconnaissance et d'assaut à la mer. Une nouvelle tranche de Rafale F3 doit encore être livrée à la marine afin de constituer en 2012 la nouvelle flottille 11F (actuellement dotée de Super Étendard Modernisé).

Pour 2009, 4,7 milliards d'euros d'AE et 1,5 milliard d'euros de CP sont inscrits sur la sous-action 59 de l'action 9 (engagement et combat) afin de financer la quatrième commande globale de 60 appareils et la livraison de 14 unités, dont 2 pour la marine.

Dans la perspective du retrait de service du Super Étendard, l'aéronautique navale a besoin de disposer de 40 à 45 Rafale F3 en ligne en 2015. Ce parc conditionne le maintien de la composante aérienne de la dissuasion et la projection sur le porte-avions *Charles de Gaulle* d'un groupe aérien de 30 appareils, tout en poursuivant en métropole l'indispensable formation en vol.

Or, pour des raisons d'économies, la prochaine LPM pourrait être amenée à réduire fortement la cadence de production des Rafale et à décaler au-delà de 2015 le « rétrofit » au standard F3 des avions F1 de la marine actuellement arrêtés de vol. Cela interdirait à l'aéronavale de remplir son contrat opérationnel. Le rapporteur sera donc très vigilant sur ce sujet et attend que la LPM assure pour le moins le financement du « rétrofit » des 10 avions F1 placés « sous cocon » afin d'assurer le passage du Super Étendard Modernisé au Rafale dans de bonnes conditions.

— La sous-action 61 de l'action 9 comprend 3 millions d'euros d'AE et 14,4 millions d'euros de CP pour l'achèvement de la mise au standard 5 et de la post-modernisation de 35 **Super Étendard Modernisé** (SEM), afin de les doter d'une capacité d'attaque de précision et de recueil de renseignements de nuit. 27 appareils ont d'ores et déjà été livrés et les 8 derniers devraient l'être en 2009. Le retrait de service des SEM au standard 5 est prévu pour 2015.

— 323,9 millions d'euros d'AE (complétés par un report de 574 millions d'euros) et 121,5 millions d'euros de CP sont inscrits sous la sous-action 47 de l'action 9 pour la poursuite du programme d'**hélicoptère NH90**. Dans sa version marine (NFH), cet appareil a vocation à remplacer les hélicoptères Lynx et Super Frelon. 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.

27 NH90 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), la première livraison n'est pas attendue avant fin 2009 dans une configuration initiale, la version définitive n'étant qualifiée et livrée que deux années plus tard. Au mieux, il faudra attendre 2021 pour que la totalité des 27 appareils soit livrée. La marine va donc devoir gérer un trou capacitaire important car les Super Frelon ne pourront pas être prolongés au-delà de 2011.

2. Les SNA Barracuda

Le Livre blanc considère que « *le renouvellement des sous-marins nucléaires d'attaque constitue une priorité stratégique. Par leur discrétion et leur ubiquité, ils apportent en particulier une contribution essentielle à la sûreté de la FOST [force océanique stratégique] et à la protection du groupe aéronaval. La construction des 6 Barracuda devra permettre de disposer en permanence d'au moins 5 sous-marins en parc pour faire face, durant toute cette période, à ces missions.* » ⁽¹⁾.

Les SNA de type Barracuda ont vocation à remplacer les six bâtiments de type Rubis actuellement en service. Équipés d'une propulsion nucléaire, les SNA Barracuda seront capables de mettre en œuvre la future torpille lourde Artémis (F21), le missile anti-navire SM 39 modernisé et le missile de croisière naval. Ils pourront également mettre en œuvre des forces spéciales et leurs équipements.

Les commandes se font par affermissement de tranches conditionnelles successives. La commande du premier sous-marin a ainsi été fractionnée sur les trois premières tranches du marché : une tranche ferme affermie à la notification du marché, une tranche conditionnelle affermie fin 2007 et une seconde tranche conditionnelle à affermir avant fin 2008. Les sous-marins suivants constitueront chacun une tranche conditionnelle. L'admission en service actif du premier bâtiment est prévue pour 2017.

Le PLF 2009 confirme ce calendrier en dégageant les crédits nécessaires à la commande du second SNA Barracuda : 1,43 milliard d'euros d'AE et 374,4 millions d'euros de CP sont prévus sur la sous-action 74 de l'action 9.

3. Les frégates

Le principal défi pour la marine nationale est de maintenir sa capacité d'intervention en haute mer. Il s'agit donc d'assurer, dans un environnement financier contraint, le renouvellement de la composante frégate ⁽²⁾, avec l'admission au service actif des deux frégates de défense aérienne (FDA) Horizon et la construction des FREMM. Mais il convient également de répondre aux lacunes capacitaires de la force d'action navale (moyens optroniques, drome opérationnelle et batellerie amphibie principalement) tout en conservant un niveau d'activités garantissant le maintien du savoir faire et le respect du contrat opérationnel. En quelque sorte, préserver l'avenir sans sacrifier le présent !

(1) *Ibid.* p.226.

(2) *Le format prévu par le Livre blanc est de 18 frégates de premier rang soit, à terme, 2 frégates Horizon, 5 frégates de type Lafayette et 11 FREMM.*

— Les frégates Horizon

Les frégates Horizon sont des bâtiments de défense aérienne capables d'assurer la direction de la lutte antiaérienne et le commandement des opérations aériennes en mer et depuis la mer. Elles peuvent assurer la protection d'une force aéronavale ou d'un groupe de bâtiments faiblement armés, comme une force amphibie contre les attaques massives d'avions et de missiles. Elles mettent en œuvre le système PAAMS, à base de missiles Aster 30 et 15 ainsi que des capacités anti-navires et des moyens d'autodéfense contre les sous-marins.

La cible initiale du programme avait été fixée à 4 bâtiments ; seuls deux seront finalement construits en raison de la transformation de 2 FREMM en frégates de défense aérienne (FREDA). Le programme arrive désormais à la fin des essais « constructeur » avec une livraison du premier bâtiment, le *Forbin*, à l'automne 2008. Des difficultés demeurent toutefois sur la mise au point du système de combat. La deuxième frégate, *Chevalier Paul*, qui arrivera en novembre à Toulon pour ses essais « constructeur », poursuit un programme d'essais décalé de six mois sur celui du *Forbin*. Une phase d'expérimentation conduira ensuite à l'admission au service actif de ces frégates, prévue en octobre 2009 pour le *Forbin*.

19 millions d'euros d'AE et 115 millions d'euros de CP sont inscrits sur la sous-action 84 de l'action 10 (protection et sauvegarde) dans le PLF 2009.

— Les frégates européennes multimission (FREMM)

La réalisation de ce programme est prioritaire car les FREMM constituent l'épine dorsale de la flotte de surface. L'objectif initial était de disposer de 17 frégates pour remplacer les bâtiments de lutte anti-sous-marine (ASM) et les avisos en fin de vie et maintenir ainsi le format de la composante « frégate » prévue par le modèle d'armée annexé à la loi de programmation 2003-2008. Les huit premiers bâtiments ont été commandés en 2005. À la suite de la redéfinition du format des armées par le Livre blanc, seules 11 FREMM, dont 2 frégates de défense aérienne (FREDA) devraient finalement être livrées à la marine. Le coût par unité est actuellement de 388,5 millions d'euros et le coût global du programme s'élève à 8,5 milliards d'euros. Toutefois, la réduction de la cible ainsi que l'étalement probable du rythme des livraisons devrait conduire à une réévaluation de ces objectifs avec l'industriel.

Le budget 2009 confirme la priorité accordée à ce programme puisqu'il prévoit les engagements nécessaires à la commande des trois dernières frégates, dont deux FREDA : 2,3 milliards d'euros d'AE et 489,7 millions d'euros de CP sont inscrits sur la sous-action 73 de l'action 9.

La tenue de la revue de conception détaillée du navire jusqu'à la fin 2008 doit permettre de lever définitivement les dernières hypothèses sur la définition du bâtiment. Par ailleurs, les premiers blocs du navire ont été construits et sont en

cours d'assemblage dans la forme de DCNS Lorient. Les travaux se déroulent selon le calendrier prévu.

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. 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, avec une première commande de 50 missiles en 2006, pour une réception du premier lot de missiles en 2013.

En cohérence avec la progression des programmes FREMM et Barracuda, une commande de 150 missiles sera passée en 2009, ce qui permettra d'atteindre la cible initiale du programme. 480 millions d'euros d'AE et 97,3 millions d'euros de CP sont inscrits à cet effet sur la sous-action 56 de l'action 9.

— La **future torpille lourde Artémis (F21)** 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 F21 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. Les 6 premières unités ont été commandées en 2008. 7,96 millions d'euros d'AE et 43,77 millions d'euros de CP sont inscrits à la sous-action 69 de l'action 9 afin d'assurer la poursuite du programme.

— Conduit en coopération avec l'Italie, le programme de la **torpille MU90** est destiné à assurer la lutte contre les sous-marins nucléaires et conventionnels les plus performants. Cette torpille sera mise en œuvre à partir des frégates, des avions de patrouille maritime ATL2 et des hélicoptères Lynx et NH90. En cohérence avec les orientations du Livre blanc, la cible initiale de 600 torpilles a été ramenée à 300 unités, d'ores et déjà commandées. 125 torpilles ont été livrées en 2007 et 2008 et une nouvelle livraison de 75 éléments est prévue pour 2009. 29,7 millions d'euros sont inscrits à cet effet à la sous-action 70 de l'action 9.

— Enfin, 19,79 millions d'euros d'AE et 115 millions d'euros de CP figurent à la sous-action 85 de l'action 10 pour l'achèvement du **programme PAAMS** (système principal de missiles antiaériens), destiné aux frégates Horizon. Au total, 2 systèmes, 40 missiles Aster 15 et 80 missiles Aster 30 auront été livrés entre 2005 et 2009, la cible ayant été révisée en fonction du nombre de frégates finalement construites.

C. LES MISSIONS DE PROTECTION ET SAUVEGARDE

Le Livre blanc rappelle que les forces navales doivent « *en permanence pouvoir renforcer la posture permanente de sûreté maritime en métropole, par le déploiement d'une frégate, de deux chasseurs de mines et d'un avion de patrouille maritime Atlantique 2 par façade maritime* » et disposer, pour toutes les missions relevant de l'action de l'État en mer (AEM) en métropole et dans les DOM-COM « *des moyens de présence en haute mer adaptés à de telles tâches.* »⁽¹⁾.

Le Livre blanc confirme donc la marine nationale dans sa mission de sauvegarde maritime, qui mobilise aujourd'hui près de 2 000 marins et 70 bâtiments et représente près d'un tiers des heures de mer de la marine. Cette mission a tout à la fois vocation 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 ainsi que la maîtrise des risques liés à l'activité maritime (accidents de mer, pollution...). Elle relève donc simultanément de la défense nationale et de l'action de l'État en mer et, en cela, s'inscrit pleinement dans la logique du *continuum* sécurité-défense défendue par le Livre blanc.

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.

La rénovation de **22 avions de patrouille maritime ATL2** avait été inscrite en PLF 2008 mais ne devrait finalement être lancée qu'en 2009, pour un premier retour d'appareils en 2011. Encore ne s'agit-il là que de la première phase du processus de rénovation, destinée à traiter les obsolescences techniques et à assurer la mise aux normes de l'aviation civile ; la seconde phase du programme, qui permettra d'apporter des améliorations fonctionnelles sur 18 appareils, sera lancée dans un second temps (sans précision de date). 23,21 millions d'euros d'AE et 2,24 millions d'euros de CP sont prévus pour cette première phase à la sous-action 75 de l'action 9. Cette même sous-action comprend également des crédits, non individualisés, pour la mise au standard 2 des hélicoptères *Panther* (mise aux normes de l'aviation civile et intégration d'un système d'armes amélioré).

Les équipements disponibles – bâtiments et aéronefs – sont aujourd'hui anciens, certains à la limite de la rupture, et nécessitent rénovation voire remplacement de façon urgente. Les patrouilleurs de 400 tonnes seront ainsi désarmés en 2009 alors que la marine a un besoin urgent de patrouilleurs de haute mer, robustes et rustiques, susceptibles de tenir la mer par n'importe quel temps et disposant, pour certains, d'une capacité d'emport d'hélicoptère.

Il serait absurde d'utiliser pour remplir ce type de mission des frégates de type FREMM, surdimensionnées et bien trop sophistiquées. C'est pourquoi il est

(1) Livre blanc, Op. Cit. p.225.

envisagé de transformer les avisos A69 en patrouilleurs de haute mer. Leurs capacités militaires seront réduites au strict nécessaire pour assurer les missions d'action de l'État en mer et leurs équipages resserrés en conséquence. Les patrouilleurs basés à Brest conserveront cependant des capacités de lutte anti-sous-marine pour continuer à assurer leur mission d'accompagnement des SNLE dans les approches de Brest. Ces bâtiments seront désarmés à partir de 2018, leur remplacement devant être assuré par les nouveaux bâtiments de surveillance et d'intervention maritime à partir de 2015.

En ce qui concerne les aéronefs, les N262 seront également retirés du service en 2009 et leurs missions (surveillance, lutte contre le narcotrafic, contre l'immigration clandestine, école du personnel volant) seulement partiellement transférées aux ATL2 (d'ailleurs surdimensionnés pour ce type de mission). Leur remplacement n'est prévu qu'en 2018 avec le projet AVSIMAR. Le besoin en hélicoptères de sauvetage en remplacement des Super Frelon, en bout de course, est également particulièrement sensible car il conditionne directement le maintien de la capacité à sauver des vies humaines.

Le système français de sauvegarde maritime a le mérite de regrouper sous l'autorité unique du préfet maritime tous les moyens disponibles pour exercer l'action de l'État en mer (marine nationale, mais aussi gendarmerie maritime, douanes, sécurité civile, affaires maritimes, etc.). Chaque acteur est utilisé selon ses moyens et ses capacités, la marine possédant un savoir-faire inégalé dès lors qu'il s'agit d'intervenir en haute mer. La polyvalence des équipages et des équipements a depuis longtemps fait la preuve de son efficacité et doit être préférée à la création d'un nouveau corps spécifique de gardes côtes, comme cela est régulièrement suggéré, notamment au niveau européen.

La fonction de gardes côtes est aujourd'hui bien assurée et il n'est pas souhaitable de remettre en cause cette organisation ni le rôle prépondérant joué par la marine. Par contre, le rapporteur s'interroge sur le fait que ce soit le budget de la défense qui supporte l'ensemble des dépenses en la matière, alors qu'elles ne relèvent pas toutes *stricto sensu* de son champ d'activité. Il est bien sûr difficile d'arrêter le curseur de façon précise entre les missions de défense et celles de sécurité, mais on peut par exemple s'interroger sur la prise en charge intégrale des crédits d'affrètement des remorqueurs « Abeille » ou encore de la protection du thon rouge en Méditerranée...

Dans la logique de mission qui structure désormais l'organisation du budget de l'État, un meilleur partage de la « responsabilité budgétaire » entre les différents ministères concernés devrait donc être envisagé afin d'assurer un financement plus équitable de la mission de sauvegarde maritime. La mise en place progressive d'une comptabilité analytique devrait faciliter le suivi des différents financements.

III. — LA MARINE, PIONNIÈRE DANS LA RESTRUCTURATION

Comme l'indique le programme annuel de performance de la mission « Défense », la mise en œuvre progressive au sein du ministère de la défense des réformes résultant de la RGPP va conduire à rationaliser les différentes fonctions d'administration et de soutien des services et des armées, tout en libérant des marges de manœuvre financières qui doivent être intégralement réinvesties au profit de l'effort de défense et affectées à la modernisation des équipements ainsi qu'à l'amélioration de la condition du personnel.

Ces réformes se traduiront notamment par le resserrement de la carte militaire et la création d'environ 90 bases de défense (BDD), ainsi que par la mutualisation et la rationalisation des fonctions d'administration et de soutien commun jusqu'alors exercées par chacune des armées.

Tout en reconnaissant le bien fondé de ces objectifs et la légitimité de la réforme engagée à l'été 2008, le rapporteur tient ici à souligner que la marine est très certainement celle des trois armées qui a le plus anticipé ces évolutions. Son organisation territoriale a ainsi été d'ores et déjà resserrée autour d'un petit nombre d'implantations (avec 4 grandes bases : Brest, Toulon, Lorient et Cherbourg) et un certain nombre de ses fonctions d'administration et de soutien ont été rationalisées (comme le MCO naval avec la création du service de soutien de la flotte), mutualisées (comme l'entretien du matériel aéronautique avec la création de la SIMMAD), voire externalisées (comme les services de restauration sur la base de Brest) afin d'obtenir le meilleur service au meilleur prix.

Il serait donc injuste de demander à la marine un effort homothétique de celui réalisé par les autres armées et de surévaluer la capacité de rationalisation restante.

A. LES CONSÉQUENCES DU PLAN DE RESTRUCTURATION DU MINISTÈRE

Deux évolutions structurelles majeures toucheront la marine en 2009 : la création de la base de défense expérimentale de Brest et la fermeture de la base aéronavale de Nîmes-Garons. Elle commencera également à mettre en œuvre le rapprochement entre l'aéronavale et l'armée de l'air recommandé par le Livre blanc.

1. La base de défense expérimentale de Brest

Échelon local d'une chaîne interarmées des soutiens, la base de défense (BDD) inclut, dans un espace géographique donné, tous les organismes du ministère de la défense (armées, DGA, SGA). Les fonctions d'administration générale et de soutien commun, que chacun exerçait isolément, y sont rassemblées et assurées par un groupement de soutien. Pour chaque BDD, le chef d'état-major

des armées désignera un commandant responsable du soutien de toutes les formations du ministère présentes sur la base. Celle-ci disposera d'un budget de fonctionnement servant au soutien et à l'administration générale de l'ensemble des unités qui y sont rattachées. Les formations opérationnelles conserveront de leur côté la responsabilité de leur personnel et de leurs matériels spécifiques et resteront subordonnées à leur chaîne de commandement propre.

Au 1^{er} janvier 2009, Brest deviendra une base de défense expérimentale, avec onze autres sites des armées. Cette base sera la plus importante avec un effectif de l'ordre de 18 000 militaires et civils, regroupés au sein de formations majeures (bases d'aéronautique navale, forces sous-marines, force d'action navale à Brest).

Le groupement de soutien de base de défense (qui devrait employer 1 400 personnes – dont 60 % de civils –, soit moins de 10 % des effectifs de la BDD) sera chargé de gérer l'administration des ressources humaines (droits individuels, soutien social, etc.), les achats et les finances, le soutien de l'homme, la maintenance technique des matériels communs, les charges locales et diverses (entretien locatif, eau, électricité, contrats d'entretien, etc.), le logement familial et l'hébergement individuel.

Du point de vue financier, cette expérimentation va entraîner le transfert des crédits de fonctionnement courant des formations implantées dans le périmètre géographique de la BDD (base aéro-navale de Landivisiau, formations en presque île de Crozon, formations brestoises et implantations de l'armée de l'air à Loperhet et de l'armée de terre à Roscanvel), du budget opérationnel de programme « Marine » (BOP 178 21 C) ou des budgets d'armée respectifs vers un nouveau BOP piloté par l'état-major des armées (EMA). L'expérimentation entraînera pour la façade atlantique une double distinction dans les crédits de fonctionnement courant entre ceux des formations de la BDD et ceux des formations de Lorient et entre les crédits de soutien commun intégrés au BOP interarmées et ceux qui restent, pour le moment, pilotés par la marine.

À terme, des gains peuvent être attendus de la passation de marchés globaux pour les principales fournitures et prestations de fonctionnement au profit de toutes les formations (c'est déjà largement le cas pour les forces) mais aussi des services interarmées implantés à Brest.

Pour la réussite de l'expérimentation et le succès de la BDD, il faut à tout prix éviter que sa création soit associée, dans l'esprit des personnels, à une nouvelle réduction des crédits de fonctionnement courant (telle qu'elle se profile dans le budget 2009 – voir *supra*) et à des réductions d'effectifs. Comme pour toute expérimentation, les moyens nécessaires au succès du projet doivent être présents dès le départ et il ne faut pas s'attendre à des économies immédiates. Anticiper la réduction des dépenses risquerait d'être totalement contre productif.

2. La fermeture de la base aéronavale de Nimes-Garons

Plusieurs formations opérationnelles sont implantées sur cette base : flottille 21F d'avions de patrouille maritime ATL2, flottille 28F d'avions de surveillance maritime Nord 262 et de soutien *Xingu*, ainsi qu'une unité dédiée à la formation (école du personnel volant). Le contrôle opérationnel ainsi que le soutien technique et courant sont assurés par les services de la base elle-même.

Cette décision va entraîner un redéploiement des moyens aériens vers la seconde base de patrouille maritime, à Lann Bihoué (56). Parallèlement, la marine s'est résolue à décider l'arrêt en juillet 2009 des Nord 262, dont les missions seront soit partiellement reprises par d'autres unités (surveillance maritime), soit externalisées (formation). Alors que les mesures d'application de cette décision sont encore à l'étude, ce sont d'ores et déjà deux cents postes budgétaires, liés à la mise en œuvre et à la maintenance du Nord 262, qui seront supprimés en 2009.

La marine doit également envisager les conséquences opérationnelles de la fermeture de la base de Nimes-Garons.

Les bases de l'aéronavale seront désormais réparties de façon dissymétrique entre le Nord (3 bases) et le Sud de la France, qui ne conservera que la base de Hyères, impropre à accueillir des avions de chasse pour des raisons d'environnement. Or, compte tenu de l'activité navale militaire à Toulon (port de base du porte-avions *Charles de Gaulle*) et en Méditerranée, la garantie de l'efficacité opérationnelle exige de conserver une plate-forme d'accueil pour les appareils de l'aéronavale. De même, une permanence d'appareils de patrouille maritime dans le Sud-est présente des avantages incomparables en termes de réactivité, d'efficacité et d'économies de transit. Pour assurer les missions en Méditerranée dans de bonnes conditions, il serait donc au minimum souhaitable qu'un détachement permanent de deux appareils soit installé sur un site proche du littoral. Des solutions sont aujourd'hui à l'étude.

Pour rallier le format des effectifs de la marine, d'autres mesures sont attendues : fermeture de l'établissement technique de l'aéronautique navale de Toussus-le-Noble et de l'établissement d'aéronautique navale de Dugny le-Bouget, transfert à l'armée de l'air de la base d'aéronautique navale de Tontouta (Nouvelle-Calédonie), ainsi que des mesures d'externalisation de fonctions aujourd'hui assurées par les marins (maintenance des Falcon Guardian chargés de la surveillance maritime dans le Pacifique sud, fusion d'organismes à caractère logistique...).

Un réseau d'implantation resserré, des effectifs à la baisse, des capacités amoindries : l'aéronautique navale contribue donc largement aux efforts de rationalisation du dispositif militaire et de réduction de la masse salariale.

3. La poursuite du rapprochement entre l'aéronavale et l'armée de l'air

Dans sa redéfinition du format des armées, le Livre blanc a recommandé le regroupement de l'ensemble des avions de combat de l'armée de l'air et de l'aéronautique navale « *sous le commandement opérationnel du chef d'état-major des armées, en un parc unique [...] dont la gestion sera assurée par l'armée de l'air* ». Il a également précisé que l'armée de l'air « *veillera, en liaison avec la marine nationale, à dégager toutes les synergies possibles en matière d'organisation, de soutien et de préparation des forces* »⁽¹⁾.

Il est indéniable que la segmentation du milieu aérien en domaines restreints et sa couverture par des moyens dédiés selon une logique de propriétaires peuvent conduire à un fractionnement des politiques d'équipement et d'emploi et altérer l'efficacité des moyens aériens. Face à ce risque, la mise en service simultanée du Rafale au sein de l'armée de l'air et de la marine constitue une occasion sans précédent dont il convient de tirer le plus grand bénéfice dans le domaine opérationnel.

La mise en service d'une flotte de combat unique (composée à terme de Rafale aptes à opérer depuis la terre ou d'un porte-avions, et de Mirage 2000 polyvalents et modernisés) passe par le développement d'organisations nouvelles permettant de rechercher des pistes d'économies, tant en matière d'équipements que de fonctionnement. Plusieurs orientations sont envisagées :

- la mutualisation des formations en standardisant les procédures et les cursus tout en prenant en compte le développement de l'*Advanced european jet pilot training* (formation européenne commune des pilotes de chasse) ;
- la consolidation d'une structure unique de soutien, déjà largement préfigurée par la SIMMAD ;
- la rationalisation des structures de commandement pour la préparation des forces ;
- l'installation sur la même plate-forme d'unités provenant des deux armées.

Par ailleurs, le croisement des cultures d'armées devra également être développé afin de construire un véritable esprit interarmées.

Le processus de rapprochement sera initié rapidement mais sa mise en œuvre devra être adaptée aux différents domaines concernés, qui relèvent de calendriers spécifiques : mise en service de la flotte Rafale (période 2010-2015), rationalisations concrètes (dont la formation et la gestion unique des éléments touchant à la sécurité des vols), organisation du soutien, du commandement et des implantations.

(1) *Ibid.*, p. 227.

Tout en soutenant cette logique de rapprochement, qui existe d'ailleurs déjà dans la pratique, que ce soit pour le soutien ou pour l'opérationnel (déploiement en Afghanistan de Super Étendard en détachement conjoint avec l'armée de l'air), le rapporteur souhaite ici souligner que les pilotes de l'aéronavale, tout en étant des aviateurs, demeurent avant tout des marins. Ils possèdent une culture de milieu et des capacités bien spécifiques qui souffriraient indéniablement d'une standardisation excessive.

La dynamique interarmées doit clairement être soutenue mais elle ne doit pas se construire au détriment des savoir-faire spécifiques qui fondent aujourd'hui l'excellence opérationnelle de chacune de nos armées. La prise en compte des complémentarités permettant d'opérer depuis la terre ou la mer, et en particulier de conserver une capacité aéronavale cohérente, est un élément structurant des évolutions à venir.

B. LA NÉCESSITÉ D'ACCOMPAGNER LES PERSONNELS

Afin de permettre l'adaptation du ministère de la défense aux nouvelles missions qui lui sont dévolues suite aux orientations découlant du Livre blanc et de la RGPP, un accompagnement professionnel, social et financier est indispensable. Le budget 2009 comprend, comme annoncé, un ensemble de dispositions inscrites sur le titre 2 et destinées à faciliter les réorganisations programmées à compter de l'an prochain. Ce plan d'accompagnement social des restructurations (PAR), sera adopté, dans sa globalité, dans le cadre de la prochaine LPM, et comprend des mesures d'incitation au départ et des mesures d'aide à la mobilité.

Les attentes sont fortes dans ce domaine car les hommes et les femmes, civils ou militaires, qui travaillent pour la marine, s'ils comprennent le sens des réformes et la nécessité de modernisation et de restructuration, s'inquiètent légitimement pour leur avenir professionnel et leur futur contexte de vie.

— Pour les **personnels militaires**, le montant total des crédits relatifs au dispositif d'accompagnement social est de 79,42 millions d'euros. **Pour la marine**, ces crédits représentent un peu plus de **9 millions d'euros** en 2009.

- Incitations au départ (8,278 millions d'euros) :

Les mesures nouvelles concernent la mise en place d'un pécule modulé et défiscalisé d'incitation des militaires (officiers et sous-officiers de carrière, militaires engagés) à une seconde carrière professionnelle pour un montant de 7,973 millions d'euros et d'une indemnité spécifique de préparation à la reconversion (305 000 euros) au profit des militaires bénéficiant d'un congé de reconversion.

- *Surcoût chômage (206 000 euros) :*

Ces crédits sont destinés au versement d'allocations de chômage au personnel militaire dont le contrat n'est pas renouvelé du fait de la révision des formats et qui seront demandeurs d'emploi.

- *Aides à la mobilité (569 000 euros) :*

Ces mesures ont été adoptées pour accompagner ponctuellement la mobilité de certains personnels, par ailleurs exclus du droit commun du régime indemnitaire des militaires. Dans ce cadre, sont prévues l'extension du complément forfaitaire de l'indemnité pour charges militaires aux militaires non chargés de famille (431 000 euros), qui doit permettre d'accompagner les jeunes militaires sous contrat dans leur mobilité, ainsi que l'extension aux militaires de l'allocation d'aide à la mobilité du conjoint (138 000 euros).

— Tous les crédits relatifs au dispositif d'accompagnement social pour les **personnels civils (48,47 millions d'euros)** sont inscrits au programme 212.

- *Incitations au départ (34,74 millions d'euros) :*

Plusieurs indemnités sont prévues :

- indemnité de départ volontaire (6,1 millions d'euros) pour les fonctionnaires et contractuels en CDI qui démissionnent dans le cadre de la restructuration de leur établissement ou de leur fonction (le montant individuel ne peut excéder une somme équivalente à 24 mois de la rémunération brute annuelle) ;
- indemnité de départ volontaire (28,35 millions d'euros) pour les ouvriers d'État dont le montant individuel varie en fonction de l'ancienneté de service ; indemnité d'aide à la création d'entreprise ou reprise d'entreprise (300 000 euros), toujours au profit des ouvriers d'État.

- *Surcoût chômage (3,59 millions d'euros) :*

Ces crédits sont destinés au versement d'allocations chômage aux ouvriers d'État bénéficiaires de l'indemnité de départ volontaire et qui seront demandeurs d'emplois.

- *Aides à la mobilité (10,14 millions d'euros) :*

Ces mesures seront adaptées en fonction du statut des agents concernés, de leur situation de famille et du type de mobilité. Plusieurs types d'aides sont prévus :

- une aide à la mobilité géographique des fonctionnaires, des agents contractuels en CDI et des ouvriers d'État (8 millions d'euros) sous la forme d'indemnités et de compléments indemnitaires ;
- une aide à la mobilité du conjoint (1,83 million d'euros) qui perd son activité professionnelle du fait de la mutation de l'agent ;

- une indemnité temporaire de mobilité (200 000 euros) pour encourager les agents à occuper un emploi difficile à pourvoir, soit en raison des compétences professionnelles qu'il mobilise, soit en raison de sa localisation géographique ;
- un complément indemnitaire (110 000 euros) pour certains fonctionnaires qui, à l'occasion de restructurations, doivent quitter un emploi spécifique (nomination par décision du gouvernement ou exercice de responsabilités particulières).

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I. — AUDITION DE L'AMIRAL PIERRE-FRANÇOIS FORISSIER, CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE

La commission de la défense nationale et des forces armées a entendu l'amiral Pierre-François Forissier, chef d'état-major de la marine, sur le projet de loi de finances pour 2009 (n° 1127), au cours de sa réunion du 22 octobre 2008.

M. Philippe Vitel, vice-président, remplaçant M. Guy Teissier, président. Mes chers collègues, c'est avec un très grand plaisir que la Commission accueille ce matin l'amiral Pierre-François Forissier, chef d'état-major de la marine. En notre nom à tous, je lui souhaite la bienvenue.

Permettez-moi, amiral, de vous remercier une nouvelle fois pour l'accueil que vous nous avez réservé lors des universités d'été de la Commission à Saint-Malo en septembre dernier et, notamment, pour les visites très intéressantes que vous avez pu organiser sur la frégate *Latouche-Tréville* ou le sous-marin *Ouessant*. Cela nous a permis de mieux connaître le métier des marins et d'apprécier la qualité des missions qu'ils exercent au service de la nation.

Le projet de budget pour 2009 permet un certain nombre de commandes importantes pour la marine – en particulier trois frégates multi-missions et un deuxième Barracuda. Nous souhaitons que vous puissiez nous en faire un point précis.

Notre rapporteur pour avis, Mme Marguerite Lamour, aura sans doute de nombreuses questions à vous poser, comme les autres membres de notre Commission qui sont tous très actifs.

Je vous cède tout de suite la parole, amiral.

Amiral Pierre-François Forissier, chef d'état-major de la marine. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, c'est à la fois un plaisir et un honneur pour moi de venir parler devant vous du projet de budget pour 2009, d'autant que nous vivons une période un peu particulière. Nous avons tous conscience que, dans les turbulences que nous traversons, nombre de problèmes doivent être relativisés et la façon dont chaque euro est dépensé doit être examinée avec soin.

Depuis cet été, les missions de la marine sont éclairées par le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationales. Ce Livre blanc constitue une première historique car il concerne non seulement la défense comme ses prédécesseurs mais également la sécurité. Pour nous, marine nationale et non pas seulement armée de mer, dont les missions relèvent à la fois de la défense et de la sécurité, ce Livre blanc permet d'avoir une vision de l'avenir plus claire.

Je m'appuierai sur l'utilisation du budget 2008 pour présenter la finalité opérationnelle de la marine.

Sur le plan des opérations militaires, la tenue de la posture de dissuasion reste notre priorité essentielle. Nous avons – non sans quelques difficultés parfois – tenu le contrat, et ce sans discontinuité. Si tel n'était pas le cas, ce serait pour nous une catastrophe majeure. C'est pourquoi notre attention est concentrée sur cette mission.

Nous avons désarmé l'*Inflexible* alors que le *Terrible* sera bientôt opérationnel. Le Président de la République s'est rendu à Cherbourg pour sa présentation officielle en mars dernier. Dans le même temps, nous travaillons sur le missile M51, qui doit prochainement faire l'objet d'un essai. Celui-ci sera déterminant puisqu'il sera le premier à être effectué à partir d'un tube immergé – quoique non encore dans de l'eau de mer. La poursuite de ces programmes aboutit à l'uniformisation de nos sous-marins en service puisque l'*Inflexible* était le dernier de la génération précédente.

Après une mise en sommeil pendant l'IPER – indisponibilité pour entretien et réparation – du *Charles-de-Gaulle*, la force aéronavale nucléaire remontera en puissance en 2009. Ses capacités s'élargiront notablement avec l'arrivée du missile ASMPA – air-sol moyenne portée amélioré – et du Rafale au standard F3. La crédibilité de la dissuasion repose aussi sur la maîtrise de l'océan et des espaces maritimes dans lesquels nous nous déployons. Ces opérations de sûreté menées par les sous-marins nucléaires d'attaque – SNA –, les frégates de lutte anti-sous-marine, les avions de patrouille maritime et les chasseurs de mines ne font pas beaucoup de bruit mais sont fondamentales pour le soutien de la dissuasion.

La marine est également engagée sur d'autres théâtres d'opérations. Elle est très présente sur l'arc de crise allant de l'Atlantique à l'océan Indien défini par le Livre blanc.

Au nord de l'océan Indien, notre participation à la lutte contre le terrorisme et à la sécurisation des routes maritimes stratégiques se poursuit en étroite coopération avec les forces alliées. Avec au minimum deux bâtiments et un avion de patrouille maritime engagés en permanence dans l'opération *Enduring Freedom*, la France est le deuxième contributeur naval de la zone. Un amiral français a d'ailleurs exercé, de février à juin 2008, le commandement de cette force maritime internationale, que nous appelons TF 150, opérant entre la mer Rouge et le détroit d'Ormuz.

La piraterie s'est invitée dans le paysage. Elle a toujours existé mais elle connaît actuellement une recrudescence. Les événements que nous avons vécus ont démontré le bien-fondé du dispositif français dans le golfe d'Aden. À chaque fois, nos moyens ont été en position d'intervenir dans des délais raisonnables. Cela nous a permis de proposer à nos dirigeants une gamme d'options impliquant des

moyens de la marine et des armées afin de libérer les otages. Nous avons pu, dans les deux cas qui nous intéressent, résoudre les problèmes avec succès. Une frégate accompagne désormais les navires français et européens volontaires lors de rotations programmées dans le golfe d'Aden. Deux passages par mois sont prévus.

En outre, conformément à l'annonce du Président de la République à l'assemblée de l'ONU, un aviso a accompagné, de novembre 2007 à février 2008, les navires du programme alimentaire mondial pour les protéger des risques de piraterie. En six convois, 30 000 tonnes d'aide alimentaire ont été acheminées vers la Somalie, permettant d'éviter une catastrophe humanitaire.

Au printemps, le déploiement d'un groupe amphibie jusqu'en Chine et au Japon a permis de valoriser une partie des capacités duales du bâtiment de projection et de commandement – BPC – lors de l'opération humanitaire menée au large de la Birmanie.

Nous avons également déployé cet été trois Super Étendard modernisés – SEM – en Afghanistan de façon à conserver le savoir-faire de nos aéronefs en matière de projection de puissance pendant l'indisponibilité du porte-avions *Charles-de-Gaulle*. Basés à Kandahar aux côtés des Mirage de l'armée de l'air, ils ont effectué 248 sorties en soutien des forces alliées au cours de leurs quatre mois de déploiement.

Dans le golfe de Guinée, région dont on parle moins alors que l'insécurité y est chronique, un bâtiment porte-hélicoptères et un avion de patrouille maritime apportent leurs capacités d'intervention et d'évacuation de ressortissants. Agissant en soutien de l'opération Licorne, ce dispositif assiste les marines riveraines.

Au Tchad, un aéronef de patrouille maritime est régulièrement déployé pour le suivi de la situation terrestre. Le désert et la mer sont deux espaces dans lesquels nos avions trouvent matière à travailler en exploitant leur savoir-faire.

Au large du Liban, la marine maintient en permanence un bâtiment porte-hélicoptères intégré dans le volet maritime de la FINUL. La France assure jusqu'au 1^{er} mars 2009 le commandement de la *Task Force* 448 déployée entre Chypre et le Liban.

L'entretien de notre aptitude à coopérer avec les marines alliées s'est poursuivi en Atlantique. L'action la plus significative a été la participation à la phase de qualification du porte-avions américain *Théodore Roosevelt* avec une frégate, un SNA, deux Hawkeye et six Rafale. Le point d'orgue a été l'embarquement pendant cinq jours de nos aéronefs qui ont réalisé plus de 150 appontages dont un tiers de nuit. Après les appontages de deux Rafale et d'un Hawkeye l'an passé sur l'USS *Enterprise* au large de Nice, l'interopérabilité entre la France et les États-Unis a franchi une étape majeure que la marine américaine ne cesse de souligner.

En parallèle de ces opérations à vocation militaire, les missions de surveillance des zones maritimes se sont poursuivies sur toutes les mers du globe. Nous sommes très satisfaits de l'identification dans le Livre blanc de la fonction stratégique « connaissance et anticipation ». La seule façon, en effet, de savoir ce qui se passe en mer est d'y être. Chacun de nos bateaux participe à cette mission, ne serait-ce que par sa seule présence. Comme je vous l'ai indiqué à Saint-Malo, 35 navires sont quotidiennement à la mer, parmi lesquels 28 sont déployés à plus de 300 milles nautiques de leur port d'attache. En moyenne, quatre aéronefs de patrouille ou de surveillance maritime opèrent sur des théâtres extérieurs.

La sauvegarde maritime est un volet important de la contribution de la marine à la sécurité des Français et constitue une part conséquente de son activité opérationnelle. L'approche interministérielle mise en œuvre me semble la plus à même de fédérer les capacités des administrations agissant en mer, la marine apportant ses capacités militaires et hauturières. Là encore, j'ai plaisir à voir qu'il est clairement spécifié dans le Livre blanc que notre marine doit avoir des capacités d'action en haute mer. Nous ne voulons pas être concurrents des autres administrations. Notre système repose sur la complémentarité des moyens et l'absence de duplication. La haute mer est notre domaine de prédilection, la zone côtière celui des autres administrations.

Notre organisation donnant satisfaction, les limites d'action que nous rencontrons sont la plupart du temps dues à des problèmes juridiques, tels que le droit du pavillon, le statut des migrants naufragés en mer ou la problématique de leur lieu de débarquement.

Dans la lutte contre l'exploitation illicite des espaces maritimes, la marine accompagne la montée en puissance des agences européennes tout en militant pour ne pas sectoriser les moyens par domaine de responsabilité. La sectorisation est une caractéristique de la vie en société. Or, en mer, il n'y a pas de société qui vive. C'est un espace global sans frontières ni secteurs. Sur la mer, il n'y a que des actes licites ou illicites. Les gens qui se livrent à des actes illicites ne sont pas spécialistes : ils agissent dans le champ le plus rémunérateur. Celui qui, aujourd'hui, est trafiquant de drogue, sera, demain, trafiquant d'armes et, après-demain, trafiquant d'êtres humains. Si l'on veut traiter ce même trafiquant avec trois organisations et trois cadres juridiques différents dans un lieu global qui s'appelle la mer, on n'arrivera à rien car celui qui cherchera de la drogue trouvera des trafiquants de migrants clandestins ou d'armes et inversement. On dupliquera les moyens et on s'épuisera parce que la mer est grande !

Nous appartenons à un pays qui est fier de ses valeurs et où la sauvegarde de la vie humaine est fondamentale. Les trafics d'êtres humains auxquels nous sommes confrontés en mer sont de véritables drames, pour les personnes concernées comme pour nous. En 2008, la marine a accru sa coopération avec l'agence européenne FRONTEX, les freins législatifs et juridiques qui nous entravaient ayant été quelque peu assouplis grâce aux accords bilatéraux signés avec quelques pays membres de l'Union. Nous avons ainsi, pour la première fois,

participé à des patrouilles en mer Egée, en mer d'Alboran et dans le canal de Sicile. À titre d'exemple, le patrouilleur *Arago*, déployé en Méditerranée centrale, a récemment recueilli plus de 200 personnes à la dérive sur un bateau de pêche de vingt mètres.

De telles situations sont extrêmement difficiles à vivre, non seulement pour les victimes mais aussi pour nos marins qui se sentent désemparés parce que nous n'avons pas toujours les moyens pour agir face à de telles détresses. Ainsi, au cours d'une opération de sauvetage, le commandant, voyant la horde de migrants partir à l'assaut de son bateau, a craint que certains soient piétinés ou tombent à la mer et a fait tirer des coups de fusil en l'air pour rétablir l'ordre, ce qui a eu pour effet de calmer les gens, qui ont pu monter tranquillement sur le bateau. Un député européen s'en est ému et le commandant s'est presque retrouvé dans la position de l'accusé alors qu'il a évité un drame majeur qui aurait pu causer de nombreuses morts.

L'immigration clandestine ne concerne malheureusement pas que l'Europe continentale. Elle touche particulièrement nos îles d'outre-mer dans l'arc antillais et la région de Mayotte. Sur cette île, qui est en fait la porte d'entrée principale de l'immigration clandestine en France et donc en Europe, la marine exploite trois radars de veille. Elle a intercepté depuis le début de l'année une vingtaine de navires avec plus de 500 migrants et passeurs. En 2007, elle en avait attrapé 653. Les personnes interpellées sont ramenées chez elles, ce qui est un facteur fondamental de dissuasion. Néanmoins, comme on le constate, les chiffres sont encore très importants.

Dans le domaine de la lutte contre le narcotrafic, la coopération interministérielle et internationale est excellente. Nous participons, en particulier, à la *Joint Interagency Task Force* de Key West, une organisation américaine remarquable où nous apprenons à développer nos savoir-faire avant de les utiliser dans d'autres zones de trafic. Depuis le 1^{er} janvier 2008, nous avons intercepté en haute mer près de 11 tonnes de produits illicites et 15 navires.

Nous luttons également contre la pêche illicite, essentiellement dans la zone antarctique ; la situation y est maintenant sous contrôle mais il ne faut pas baisser la garde. Cette action nous permet d'entretenir une filière de pêche viable à la Réunion. Nous avons par contre des soucis en Guyane, où une opération quasi militaire a dû être menée à l'automne 2007 par les commandos marine du fait de l'agressivité et des armements de pêcheurs brésiliens en situation illicite. En un an, près de 2 000 jours de mer et 650 heures de vol ont été dédiées aux missions de police des pêches.

Nous continuons également à lutter contre la pollution. L'arsenal juridique mis en place en la matière nous aide beaucoup. En 2008, trois navires seulement ont été surpris en train de déballaster – mais ce sont encore trois de trop.

En dépit du nombre d'opérations de recherche et de sauvetage, la mer tue encore beaucoup trop. Les accidents continuent de croître le long de nos côtes. Trois échouements et quatre naufrages de navires de commerce ou de pêche sont à déplorer depuis le début de l'année sur nos rivages métropolitains. Et je ne parle pas des accidents d'activité nautique de loisir : les accidents de plongée et de baignade sont encore beaucoup trop nombreux.

Enfin, ce sont près de 200 marins qui sont engagés en mer, sur nos façades maritimes ou à terre comme à Marseille et à Cherbourg, dans le cadre des plans Vigipirate et Vigimer.

En dépit de ce bilan relativement positif, la disponibilité fluctuante des moyens aéromaritimes impacte souvent l'efficacité des opérations et le respect du contrat opérationnel de la marine. Ainsi, le vieillissement des parcs d'hélicoptères obère l'aptitude de la marine à projeter ses frégates avec des aéronefs fiables et surtout à tenir ses alertes de service public.

Nous connaissons également des difficultés conjoncturelles sur un certain nombre de nos bateaux. Les problèmes rencontrés par nos deux seules frégates antiaériennes ont entraîné la rupture du contrat opérationnel de projection d'un groupe amphibie pendant trois mois fin 2007, car ces frégates en constituent l'escorte principale.

Pour autant, la reconquête de la disponibilité des moyens se poursuit. Le taux moyen de disponibilité technique des bâtiments est passé de 65 % en 2004 à 73 % en 2007. Il devrait se maintenir au-dessus de 70 % en 2008. Cet excellent résultat est dû à la réorganisation du MCO – maintien en condition opérationnelle – naval. Nous avons éprouvé beaucoup de difficultés à nous faire comprendre : un bateau n'est pas un véhicule mais, comme le disaient les anciens, un bâtiment. L'entretien des navires s'apparente donc à celui du patrimoine et non à celui de véhicules. Ceux qui voulaient nous faire croire qu'une réduction de 10 % de notre activité suffirait à réduire notre budget de MCO ont fini par comprendre qu'ils avaient tort : qu'il navigue ou non, un bateau rouille et la corrosion est la principale source de problèmes sur un bâtiment. Le MCO naval est indépendant de l'activité de nos bâtiments. Il est, en revanche, directement lié à la nature et à la quantité du parc.

Maintenant que nous avons réussi à assurer une disponibilité convenable de nos plateformes, ce qui ne se voyait pas avant nous saute aux yeux : il faut dorénavant se battre pour assurer la disponibilité de nos équipements. Dans le cas des frégates de défense antiaérienne, les bateaux étaient disponibles, mais leur système d'armes, lui, n'était pas opérationnel.

Enfin – et c'est un souci au moment où l'on examine au Parlement le Grenelle de l'environnement –, la mise aux normes environnementales de nos bateaux nécessite des investissements considérables que nous n'avons pas. Nous bénéficions donc de dérogations par rapport à la loi commune. Nous essayons

d'effacer les écarts les plus criants tout en sachant, par exemple, qu'il ne serait pas raisonnable de refaire complètement les installations frigorifiques d'un bateau devant être démolé dans trois ou quatre ans. Pour autant, un certain nombre d'aménagements restent à réaliser, que nous ferions plus vite si nous avions des crédits disponibles.

L'année 2008 a été marquée par la première IPER du porte-avions *Charles-de-Gaulle*. C'était un défi à la fois organisationnel, industriel, méthodologique et financier. Le chantier a représenté au total 1,2 million d'heures de travail pour les industriels et autant pour nos marins. Je suis pour l'instant optimiste. Le pari est en passe d'être gagné. En tout cas, les travaux ont été réalisés dans les temps. Le bateau est à l'eau, les réacteurs recommencent à fonctionner et le premier appontage dans un cadre d'essais devrait avoir lieu dans moins d'un mois. Outre cette IPER, l'entretien des autres bâtiments s'est poursuivi à un rythme soutenu : trois SNA et onze frégates ont bénéficié d'arrêts techniques majeurs ou intermédiaires cette année.

Le service de soutien de la flotte – SSF –, qui a initié en 2005 des contrats très originaux qui font école jusqu'au États-Unis, appelés « CAP 2005 », met actuellement sur pied la deuxième génération de contrats, que nous appelons « CAP 2008 ». Des marchés de maintenance ont d'ores et déjà été engagés pour les sous-marins pour un montant de 340 millions d'euros et un marché d'environ 100 millions d'euros sera passé d'ici à la fin de l'année pour l'entretien des frégates. Il s'agit de contrats globaux. Nous n'achetons plus des prestations mais de la disponibilité, c'est-à-dire que l'industriel est jugé et payé sur le résultat et non sur les travaux qu'il a effectués.

Le bilan concernant le taux de disponibilité des matériels de l'aéronautique navale est plus mitigé. Ce taux a diminué de près de 10 % sur un an à cause de plusieurs facteurs conjoncturels. Le premier est l'arrêt du porte-avions. Nous avons différé un certain nombre d'opérations de maintenance pour utiliser au mieux notre parc aérien tant que le porte-avions était disponible. Celles-ci ont été réalisées pendant l'IPER de ce dernier, mais, durant cette période, nos avions ne volaient pas. Par ailleurs, contrairement à l'armée de l'air qui travaille en flux continu, la marine travaille au rythme du porte-avions. Nos amis de l'armée de l'air, avec qui nous travaillons de façon très étroite à l'intérieur de la SIMMAD – structure interarmées de maintenance du matériel de l'aéronautique de défense –, essaient de gérer leur disponibilité linéairement tandis que nous gérons des courbes en pics : pendant les mois d'embarquement de nos avions, nous recherchons une disponibilité de près de 100 %, parfois durant un an. Comme nous travaillons avec des moyennes imposées, les mois suivants, la disponibilité tend vers zéro. Le rythme que l'on a connu en 2008 n'est donc pas anormal.

Il faut cependant faire attention en ce qui concerne les hélicoptères car ils ont connu des baisses de disponibilité significatives, dues essentiellement au vieillissement des machines et à l'insuffisance des pièces de rechange, certaines pièces devant être fabriquées sur mesure car elles ne sont plus commercialisées.

Nous avons subi comme tout le monde l'impact de la fluctuation des cours du pétrole. Durant la première partie de l'année, nous avons dû réduire très fortement notre activité car, d'une part, le pétrole était à des prix tels que nous ne pouvions pas l'acheter et, d'autre part, nos stocks ne sont pas inépuisables. La situation s'est un peu améliorée récemment. Sur l'ensemble de l'année, nous pensons avoir réussi à tenir à peu près 90 % de nos objectifs d'activité et nous espérons pouvoir remonter notre stock de combustible, tout en étant conscients que nous n'arriverons vraisemblablement pas à le reconstituer à moins que l'évolution des cours nous réserve de bonnes surprises. Nous attendons un complément de ressources d'ici à la fin de l'année pour pouvoir compléter nos stocks et faire les livraisons du premier trimestre 2009, puisque le combustible « marine » est fabriqué spécialement pour nous. Ce n'est pas du combustible standard que l'on trouve sur le marché. Entre la commande et la livraison, il se passe donc un certain temps.

Pour les travaux d'infrastructure, la gestion 2008 est marquée par la poursuite d'opérations techniques majeures, essentiellement en Bretagne. Nous poursuivons la mise à niveau de l'Île Longue pour l'adapter aux nouveaux sous-marins et aux nouveaux missiles ainsi qu'à l'évolution des normes de sécurité nucléaire. Nous préparons également l'arrivée de l'hélicoptère NH90 sur la base aéronavale de Lanvéoc-Poulmic.

En ce qui concerne la livraison de nos matériels neufs, bien que l'année 2008 ait enregistré un léger tassement, le renouvellement de la flotte se déroule convenablement. Sept avions Rafale de type F2 seront livrés à la marine cette année et la première frégate de défense aérienne type Horizon, le *Forbin*, arrive au stade final puisque les derniers jalons du programme dépendent des résultats des essais à la mer actuellement menés en coopération étroite avec nos amis italiens. Je tiens beaucoup à cette coopération parce que je trouverais très dommageable que, dans un programme multinational, les critères d'acceptation vis-à-vis de l'industrie soient différents d'un pays à l'autre. Je n'ignore pas, cependant, que les industriels font tout pour que nous acceptions les bateaux dans l'état où ils sont.

La construction du *Terrible* se poursuit quant à elle de manière normale. Enfin, le développement et l'acquisition de nouvelles torpilles pour sous-marins ont également été lancés.

Concernant le projet de budget pour 2009, nous voyons bien que nous changeons d'ère. D'abord, ce budget va être concomitant avec la nouvelle LPM – loi de programmation militaire – qui est elle-même la conséquence du Livre blanc et de la révision générale des politiques publiques – RGPP.

Les dotations budgétaires supportant l'activité de la marine sont réparties dans plusieurs programmes dont les trois principaux sont le programme 178 « Préparation et emploi des forces » qui finance nos forces, notre fonctionnement et notre MCO, le programme 146 « Équipement des forces » qui gère la livraison de nos matériels aussi bien aéronautiques que navals et enfin le programme 212

« Soutien de la politique de la défense » qui finance essentiellement notre infrastructure.

Le programme « Préparation et emploi des forces » est pour nous très important car il concerne la quasi-totalité des unités en service de la marine, réunies au sein de l'action « préparation des forces navales » qui rassemble 91 % du personnel de la marine. Dans ce BOP – budget opérationnel de programme –, le poste le plus important est celui relatif aux « rémunérations et charges sociales ».

Comme j'ai coutume de le rappeler, un navire sans équipage n'est qu'un tas de ferraille inutile. C'est pourquoi notre attention est focalisée sur ce que nous appelons la manœuvre des ressources humaines menée par l'ensemble du ministère. Celle-ci va nous conduire à réduire nos effectifs de 12 % en six ans tout en continuant à travailler avec un haut niveau de professionnalisme. La marine porte toute sa part des réductions d'effectifs et sa contribution à l'effort collectif va bien au-delà des audits de la RGPP et des conclusions du Livre blanc. Contrairement à ce que j'entends dire, la marine ne « s'en tire pas mieux » que les autres. La ponction sur nos effectifs est à la limite du supportable. Mais je ne me plains pas parce que mon métier consiste à préparer l'avenir et je suis intimement convaincu que, d'ici à cinq, dix ou quinze ans, la question ne sera pas de savoir combien il doit y avoir de bateaux mais combien on a de marins capables d'armer ces bateaux. Je trouve un peu dommage que le Livre blanc n'ait pas davantage insisté sur le déclin démographique de l'Europe, même si ce problème est moins prégnant chez nous que chez nos voisins. Les jeunes Français se considèrent aujourd'hui autant européens que français et s'ils vont travailler dans d'autres pays d'Europe, cela fera autant de candidats en moins pour venir s'engager dans nos armées.

Cette contrainte sur nos effectifs, qui est bien supérieure à ce que nous aurions décidé de notre propre chef, est sans doute pour nous une chance historique car elle va nous obliger à modifier fondamentalement nos structures de fonctionnement, si bien que nous nous trouverons dans une posture beaucoup plus robuste face à la crise que si nous avions laissé décroître nos effectifs naturellement en fonction des préconisations de la RGPP.

Cette manœuvre des ressources humaines devra être précise parce que, tout en diminuant les effectifs globaux, il faudra maintenir un équilibre dans les différents métiers que nous pratiquons. Ceux-ci sont basés sur des effectifs réduits, soumis à des micro-flux de personnes qui détiennent des spécialités très rares. Nous devons faire de la gestion de compétences et envisager les départs d'un point de vue qualitatif et non quantitatif, selon le slogan diffusé en ce moment par notre direction du personnel : il ne s'agit pas de partir plus, mais de partir mieux.

Un de nos sujets de préoccupation majeurs reste le recrutement. La vie embarquée nécessitant une bonne condition physique, nous devons maintenir la moyenne d'âge des équipages au niveau actuel, c'est-à-dire à moins de trente ans.

Il faut donc continuer à recruter des jeunes et à laisser partir les plus âgés tout en conservant les plus expérimentés dans des compétences spécifiques, ce qui est une équation délicate.

En 2009, la marine diminuera ses effectifs civils et militaires de 834 postes, ce qui creusera encore le déficit de 500 postes que nous pressentons pour la fin 2008 puisque nous n'avons pas atteint nos objectifs de recrutement d'officiers marinières. C'est la raison pour laquelle nous allons devoir lancer, alors que nous sommes en phase de déflation, une campagne de recrutement dans les médias au début de 2009.

L'apparente stabilité en valeur des crédits du titre II, qui ne diminuent que de 0,4 %, ne doit pas masquer une baisse de 3 % des crédits de rémunération, à mettre en regard de la diminution des effectifs de 12 % en six ans, soit 2 % par an. Nous serons très vigilants pour que les contraintes budgétaires ne nous obligent pas à réduire la voilure plus que nous n'avions prévu de le faire.

Le chef d'état-major des armées a indiqué récemment que, de façon insidieuse, à la suite de différentes régulations budgétaires, 30 000 postes de militaires avaient « disparu » dans la nature au cours des dernières années, sous des prétextes comme l'augmentation du point d'indice de la fonction publique financée sous enveloppe constante. Si nous voulons réussir notre manœuvre de ressources humaines, il faudra que ces anciennes pratiques cessent.

Il nous appartiendra, dans cette enveloppe qui reste assez importante, de faire les bons réglages entre les rémunérations, les mesures d'accompagnement social des personnels concernés par les restructurations et les mesures d'amélioration de la condition militaire. Comme vous pourrez le voir dans la gazette interne de la direction du personnel de la marine, qui décrit la manœuvre des ressources humaines à l'intérieur de la marine, il est clairement indiqué au personnel qu'il ne doit pas espérer recevoir une prime de départ car nous ne souhaitons pas payer les gens qui partent. Notre problématique est davantage de retenir les personnes que nous voulons garder que de pousser des gens dehors.

La part relative des dépenses liées aux produits pétroliers reste en augmentation continue depuis 2004. Elle atteindra, en 2009, 25 % des crédits alloués au fonctionnement des forces ; il n'en demeure pas moins que tout dépendra de l'évolution des cours. Cette dotation a été calculée sur l'achat de la quantité de combustible nécessaire à la réalisation de 90 % de la norme d'activité prévue pour les bâtiments de surface et aéronefs. La marge de manœuvre sera notre capacité à reconstituer ou pas les stocks au niveau que nous souhaitons. Il faut cependant avoir conscience que, même si la situation est gérable, elle présente quelques fragilités et il faudra que nous soyons très attentifs en matière de gestion.

Compte tenu de ce contexte, le volume d'activités planifiées pour 2009 est moindre qu'en 2008. Il n'est bien évidemment pas question de toucher à la posture de dissuasion ni à notre activité dans les zones de crise. Nous avons sacralisé notre

contribution à l'opération Héraclès/*Enduring Freedom* en océan Indien avec la prise de commandement de la TF 150 au cours du premier semestre. Nous continuerons à être présents en permanence en Afrique de l'Ouest dans la mission anciennement appelée Corymbe et rebaptisée récemment Rorqual. Nous continuerons également à participer à la FINUL maritime au large du Liban.

En ce qui concerne les restructurations, la marine participe à l'expérimentation des premières bases de défense avec la base de Brest. C'est la plus grosse base défense expérimentale puisqu'elle regroupe plus de 15 000 personnes, la taille moyenne se situant entre 2 000 et 3 000 personnes. Pour nos unités dans les forces, cette création devrait être transparente puisque c'est à l'intérieur des mécanismes de soutien, et donc à terre, que vont avoir lieu les modifications. Normalement, le « bateau-client » ne doit rien voir des modifications apportées à la façon dont on organise sur le quai les services dont il a besoin. En revanche, la concentration à un niveau interarmées va provoquer une mise à plat totale de nos méthodes de travail et une harmonisation volontariste et très profonde des processus administratifs, jusqu'à présent différents d'une armée à l'autre.

Les crédits consacrés à l'entretien des équipements sont en nette augmentation par rapport à 2008 puisque le MCO global augmente de 8 % en crédits de paiement et de 20 % en autorisations d'engagement. L'augmentation importante des autorisations d'engagement a pour but de permettre au service de soutien de la flotte de passer des contrats globaux et donc de prendre de l'avance sur ce qui sera plus tard des crédits de paiement. L'augmentation des crédits de paiement est liée essentiellement à celle de la prestation qui est, elle-même, directement liée aux coûts des matières premières, dont beaucoup ont connu des envolées très importantes. On peut espérer que ces chiffres reviennent à des valeurs plus raisonnables avec la crise. Ce que j'espère, c'est que les insuffisances que nous avons dans la construction de nos contrats puissent être comblées par les marges de manœuvre que devrait nous procurer la stabilisation des cours des matières premières.

Compte tenu des incontournables, puisqu'il n'est pas question de toucher à la FOST – force océanique stratégique –, ce sont les forces conventionnelles qui seront nos variables d'ajustement. Notre marge de manœuvre est de l'ordre de 10 %. Cette marge d'incertitude devrait normalement être gérable si les coûts extérieurs, comme je l'indiquais, évoluent de façon raisonnable.

Comme nous devons être proactifs, nous prévoyons des mesures d'économie préventives. Ainsi, certains bâtiments anciens, patrouilleurs, bâtiments de transport léger, chasseurs de mines ou bâtiment atelier, dont un certain nombre outre-mer, seront retirés du service dès 2009 pour préserver le maintien en condition opérationnelle des grands bâtiments de combat qui sont l'ossature de notre marine. Pour préserver les capacités d'action de l'État en mer, nous avons décidé, conformément aux préconisations du Livre blanc, de déclasser nos avisos qui, jusqu'à présent, émergeaient dans la famille des frégates, en

patrouilleurs de haute mer. Cela signifie qu'un certain nombre de capacités militaires qu'ils détiennent ne seront plus entretenues. L'utilisation de ces bateaux robustes et au fonctionnement très peu coûteux nous permettra de faire la jonction avec les programmes futurs de bateaux de sauvegarde maritime et donc d'envisager la planification avec des paramètres maîtrisables.

En ce qui concerne l'aéronautique navale, l'amélioration de la disponibilité dépendra essentiellement de l'évolution du stock des pièces de rechange. L'évolution des coûts des matières premières sera, là encore, le paramètre dimensionnant. Mais c'est moins gênant pour l'aéronautique navale que pour les bateaux puisque nous achetons des heures de vol que nous utilisons comme le MCO nous le permet. Comme il n'est pas question de dégrader la sécurité des vols, nous n'acceptons pas que nos pilotes volent en dessous de leurs quotas d'heures d'entraînement. Mais comme nos pilotes sont également des marins et savent faire autre chose que piloter, de temps en temps, on les sort du système pour les remettre dans un métier de marin, et cela nous donne la respiration nécessaire.

Le renouvellement de nos moyens se poursuit au sein du programme 146 « Équipement des forces. ». Celui-ci bénéficiera d'une hausse très significative de ses dotations en 2009. Pour la marine, cela représentera une augmentation de 47 % en autorisations d'engagement et de 10 % en crédits de paiement. Cela permet la poursuite d'un certain nombre de programmes, les principaux étant la FREMM – frégate européenne multimitation –, le sous-marin Barracuda et le Rafale. Ceux-ci font l'objet actuellement de négociations avec les industriels pour tenir compte des paramètres de la loi de programmation militaire. Par exemple, sur la FREMM, les négociations portent sur la réduction de la cible de 17 à 11 bateaux. Il était prévu initialement une première tranche de huit bateaux, suivie de deux autres tranches : l'une de cinq bateaux et l'autre de quatre. Comme une tranche de construction de trois bateaux induirait des surcoûts considérables, nous demandons que la tranche de huit bateaux passe à onze, en commandant trois supplémentaires. C'est ce qui explique l'augmentation importante des autorisations d'engagement. La renégociation de ces contrats devrait nous permettre à terme, en optimisant l'économie générale de ceux-ci, de ne pas avoir trop de CP à payer les années suivantes.

La construction du *Terrible* est arrivée à terme. Sa présentation aux essais est toujours programmée au début de 2009.

Il me paraît important de signaler que, en dehors de la dissuasion, la moitié des programmes de la marine sont conduits en coopération européenne.

Concernant le deuxième porte-avions, je signale simplement que nous travaillons à maintenir un minimum de spécialistes dans les équipes de recherche pour pouvoir remonter en puissance le moment venu et que nous mettons à profit le report pour examiner la pertinence de changer notre option sur le type de propulsion, compte tenu de l'évolution prévisible du coût du pétrole.

Un deuxième sous-marin Barracuda devrait être commandé ainsi que trois frégates FREMM, dont deux de défense aérienne (FREDA), neuf avions Rafale et 150 missiles de croisière navale, dont 50 pourront être tirés depuis un sous-marin.

Les deux frégates Horizon, le *Forbin* et le *Chevalier Paul*, actuellement en essai, devraient nous être livrées en 2009, ainsi que deux avions Rafale et 50 nouvelles torpilles MU90.

Si cette situation peut paraître très favorable à la marine, il ne faut pas oublier que le contexte budgétaire contraint de ces dernières années a provoqué un ralentissement important des commandes. Hors le cas particulier du deuxième porte-avions, le niveau des engagements réalisés au 1^{er} octobre n'atteignait que la moitié des objectifs fixés pour l'année. Il existe donc un risque de décalage de certains programmes.

Concernant le programme 212 « Soutien de la politique de défense », nous n'avons pas de difficultés sur le papier puisque les dotations prévues répondent à nos besoins mais 80 % des financements consacrés aux infrastructures sont liés à la vente des actifs de la défense et à un certain nombre de ressources extrabudgétaires. Donc, ce qui est inscrit au projet de loi de finances ne représente qu'une toute petite partie de nos besoins. C'est un point très important pour la marine, seule armée en charge de l'outil industriel nécessaire à la mise en œuvre et à la maintenance de ses équipements : quais, bassins de radoub, grues etc. Je veillerai personnellement à ce qu'on ne fasse pas l'impasse sur les installations nucléaires de l'Île Longue.

En conclusion, le projet de budget pour 2009 se présente plutôt bien compte tenu du contexte. Il va nous obliger à travailler sérieusement et professionnellement mais nous sommes payés pour cela. Nous devons être vigilants sur le financement des infrastructures mais nous n'avons pas de raison de nous plaindre *a priori*.

Un paramètre qui sera très dimensionnant est le point d'atterrissage de la gestion 2008. Un certain nombre d'arbitrages sont en cours dont nous attendons les résultats, en particulier sur les équipements. Nous avons quelques soucis depuis plusieurs années à faire respecter par le ministère des finances l'accord dit des 13/19^e sur les FREMM. Cet accord n'a pas été honoré l'année dernière, et je crains fort qu'il ne le soit pas non plus cette année.

Quelques mots sur l'arrivée à maturité de la LOLF. Alors que l'ordonnance de 1959 relevait d'une logique budgétaire de moyens, la LOLF repose sur une logique affichée d'objectifs et de missions. Or la marine nationale, qui comme je le rappelle régulièrement ne se résume pas à une simple armée de mer, est aujourd'hui entièrement financée sur la mission « Défense » alors que 30 % de son activité ressortissent à d'autres missions. J'ai coutume de dire que mon patron, qui est le chef d'état-major des armées, ne peut pas, lorsqu'il a des arbitrages à prononcer, faire d'autres choix que ceux reposant sur des critères

« défense ». Si on lui demande d'arbitrer entre la protection du soldat en Afghanistan et la survie du thon rouge en Méditerranée, quelle que soit la personne occupant le poste de CEMA, la décision s'impose. Pour autant, la préservation du thon rouge en Méditerranée est un problème important qui, pour être résolu, nécessite un financement. Mais est-ce à la mission « Défense » de supporter ce genre de contrainte ? Normalement – et c'est ce que nous espérons toujours, parce que nous sommes optimistes –, la LOLF devrait permettre, en travaillant sur une logique non plus de moyens mais de missions, de nous donner les financements adéquats. Le Livre blanc a commencé à évoquer la question. Personnellement, je ne souhaite pas que la marine soit démantelée en plusieurs morceaux. Ce serait néfaste non seulement à notre institution mais aussi à la bonne gestion de l'argent du contribuable puisque nous dégraderions ce qui, aujourd'hui, est optimisé. Mais, compte tenu du fait que nous développons maintenant une comptabilité analytique qui permet de retracer l'usage que nous faisons de l'argent qui nous est donné, il ne me paraîtrait pas scandaleux que, comme tout particulier, je puisse avoir plusieurs comptes en banque.

M. Philippe Vitel, président. Nous vous remercions, amiral, pour cet exposé très complet. Il a répondu à nombre des questions que se posent les membres de la Commission.

À titre personnel, je livrerai un témoignage, ferai un commentaire et poserai une question.

Un témoignage : pour avoir assisté à l'IPER du *Charles-de-Gaulle*, j'ai été impressionné par la qualité du travail effectué et par la coordination entre la marine, le SSF, l'industriel et ses sous-traitants. Les dates ont été respectées au jour près puisque la mise à l'eau a eu lieu, comme prévu, le 21 août.

Un commentaire : vous avez souligné que l'IPER du *Charles-de-Gaulle* n'avait en rien impacté le MCO des SNA. C'est, à mon sens, un argument de plus pour justifier la nécessité de deux sites nucléaires pour assurer le MCO de notre marine.

Une question : apparemment la recherche et le développement navals sont le parent pauvre de la distribution des crédits de recherche et développement et les industriels s'en plaignent beaucoup. Ils font un parallèle avec l'objectif de contrainte des prix et craignent que cela n'amointrisse, à terme, nos capacités technologiques par rapport à celles d'autres marines. Quelle est votre opinion à ce sujet ?

Amiral Pierre-François Forissier, chef d'état-major de la marine. Je suis un peu gêné pour répondre à votre question car elle ne relève pas de mon domaine de compétences, les études amont étant réalisées par la DGA – direction générale pour l'armement. Mais je ne vais pas me dérober pour autant. La question est complexe parce qu'elle intègre un certain nombre de paramètres.

Avant 1996, la marine avait son propre budget d'études amont et décidait donc de l'argent qu'elle souhaitait mettre sur tel ou tel projet. Dans les années 1996-1997, les études amont ont été mutualisées et confiées à la DGA. Nous sommes donc passés d'acteurs à clients. Je ne critique pas le système car il devrait être vertueux. En mettant la maîtrise d'ouvrage étatique qu'est la DGA face aux industriels, cela oblige ces derniers à être proactifs, ce qui évite que les études ne se transforment, comme cela a souvent été le cas dans le passé, en rentes de situation ou en flux d'études. La réforme de 1997 avait pour but de financer de vrais projets.

En 1997, l'industrie navale était dans un état bien différent de celui dans lequel elle est aujourd'hui. Il était certainement difficile de se restructurer en profondeur et de se recentrer sur son cœur de métier et en même temps d'être inventif et proactif en matière de recherche.

Je pourrais faire des ratios et me plaindre, comme le font certains, de ce que la part navale dans les études amont soit beaucoup moins importante aujourd'hui que du temps où la marine avait son propre budget. C'est un fait que l'industrie de défense étant essentiellement aéronautique en France, c'est le milieu aéronautique qui est le gros pourvoyeur d'études amont. Cela étant, comme les compagnies aéronautiques travaillent dans l'électronique au sens large, ce qui peut paraître uniquement aéronautique a des retombées importantes dans le domaine naval. Les études de portée purement navale correspondent aux projets que nos industries navales sont capables de mettre sur la table. La question est de savoir quel est le fait initiateur et quel est le fait conséquent.

Objectivement, les études à dominante navale ne sont pas aussi importantes que nous le souhaiterions... dans un monde idéal. Encore faut-il savoir si les études amont correspondent à des besoins que nous avons exprimés ou à des besoins liés au positionnement export. Plus les matériels destinés à l'export seront communs avec ceux que nous avons chez nous, plus les processus s'harmoniseront. S'il y a de bons projets avec des débouchés à la fois sur le marché national et à l'export, l'arbitrage sur les études amont devrait aller dans le bon sens. Les questions à se poser sont : « Quel est l'avenir de l'industrie navale européenne ? » et « Que cherche-t-on à faire ? » Pour être tout à fait clair et concret, je me suis opposé pendant des années à ce que notre industriel préféré dépense des sommes considérables dans le développement de piles à combustible navales puisque l'Allemagne en fabriquait de parfaitement opérationnelles. Je ne comprends pas pourquoi il serait nécessaire de développer en France une technologie disponible en Europe. Cela illustre les approches différentes que nous pouvons avoir en interne au sein de la maison navale.

Sur ces sujets, il faut être très prudent. S'il y a moins d'argent sur la recherche amont navale que nous le souhaiterions, c'est peut-être parce que les projets de la communauté navale ne sont pas suffisamment robustes ni suffisamment bien construits pour être retenus. Comme nous avons un pied dans le domaine naval et un pied dans le domaine aéronautique, je constate les niveaux

d'exemplarité et d'élaboration des projets présentés par l'industrie aéronautique et je me dis que nous pouvons encore progresser dans le domaine naval.

Mme Marguerite Lamour, rapporteur pour avis. Appelée à donner un avis sur le budget de la marine, je tiens d'abord à saluer l'augmentation du budget global de la défense dans le contexte financier contraint et incertain que nous connaissons.

Mes questions ne sont plus vraiment des questions puisque vous y avez répondu, amiral, dans votre exposé liminaire.

Lorsque j'ai rendu visite aux personnels civils et militaires de tous grades de Toulon, Brest et Paris, j'ai rencontré des hommes et des femmes à la fois intéressés par ce moment historique constitué par la conjonction de la publication du Livre blanc, de la RGPP et de l'amorce de la nouvelle loi de programmation militaire, attentifs, sereins et surtout – et cela m'a fait plaisir – fiers de servir leur pays, notamment parmi les jeunes générations. Cela est porteur d'espoir.

Je souscris totalement à votre idée de pouvoir disposer de plusieurs comptes en banque. Comme je l'ai souligné l'an dernier en rapportant ce budget, il y a, d'un côté, les crédits « Défense » et, de l'autre, l'exercice de l'autorité de l'État en mer. La mission de sauvegarde maritime, qui a été consacrée par le Livre blanc, nécessite des moyens importants. Or ceux-ci sont aujourd'hui un peu « à bout de souffle » pour les équipements. Je serais favorable à l'idée d'un portage interministériel. Il faudra certes payer, mais la charge serait moins lourde à porter par le budget *stricto sensu* Défense.

S'agissant de l'interarmisation, je suis toujours un peu réservée quand ce mot est utilisé car autant on peut imaginer une interarmisation en termes de soutien – humain notamment – autant elle apparaît difficile avec la marine du fait de ses spécificités propres. Le mot « harmonisation » me semble mieux convenir.

Vous avez longuement évoqué les ressources humaines en mettant en avant la nécessité à la fois de formation, d'attrait du recrutement et de fidélisation. La réhabilitation des logements est également un impératif. Les besoins sont criants à Toulon, un peu moins à Brest mais tout aussi nécessaires. Par ailleurs, la marine a changé du fait de la féminisation des armées, et des questions se posent aujourd'hui qui ne se posaient pas il y a encore quelques années. Il faut dorénavant organiser la garde des enfants, avec des horaires forcément atypiques compte tenu des missions demandées à nos marins.

Enfin, il est prévu de retirer du service le navire-école *Jeanne d'Arc* en 2010. Des orientations sont-elles prises pour la formation des élèves officiers ?

Amiral Pierre-François Forissier, chef d'état-major de la marine. Il est évident qu'une nouvelle *Jeanne d'Arc* ne viendra pas remplacer l'ancienne en 2010. Sinon, il y a longtemps qu'elle serait en construction. Notre impératif de formation est résumé dans la formule suivante : apprendre à naviguer loin,

longtemps et en équipage. C'est notre cahier des charges. Pour l'honorer, il faut disposer d'un bateau armé par un équipage de la marine nationale et représentatif des équipements que l'on trouve sur les bateaux de la flotte.

L'année où la *Jeanne d'Arc* est tombée en panne, elle a été remplacée par ce que l'on a appelé un groupe école, composé de trois frégates. Nous savons faire naviguer nos élèves officiers loin, longtemps et en équipage dans ce genre de format. Cela étant, nos frégates ayant une autre vocation, nous ne souhaitons pas pérenniser cette solution d'urgence. En revanche, nous disposons avec les BPC de bateaux formidables, conçus pour une disponibilité technique de 300 jours par an et extrêmement flexibles dans leur utilisation. Je suis en train de négocier avec le chef d'état-major des armées la mise à disposition d'un créneau d'utilisation d'un de ces bateaux. Le créneau serait réversible puisque, sur ce genre de bateau, l'école pourrait être embarquée de façon temporaire et « containérisée », de sorte qu'elle serait débarquable aussi vite qu'elle serait embarquée. Par ailleurs, l'histoire récente de la *Jeanne d'Arc* montre que nous avons de plus en plus intérêt à mettre nos élèves officiers en situation opérationnelle réelle, d'autant que les opérations que nous menons sont sorties de l'alternative guerre-paix. En fait, nous ne faisons ni la paix ni la guerre, nous gérons une crise permanente. Que nos élèves officiers soient immergés dans la crise est plutôt pédagogique et ne gêne en rien, comme nous l'avons vu lors du tsunami et de l'affaire du *Ponant*, la conduite des opérations. Nous assumons totalement le risque que nos élèves soient « pris en otages » à l'occasion d'une opération. Si jamais la situation devenait très tendue, il resterait toujours la possibilité de débarquer l'école et ses containers sur un quai quelque part. C'est un risque que j'assume.

Je ne sais pas exactement comment les choses vont se passer en 2010. Je souhaite n'avoir recours au groupe de frégates qu'en dernière extrémité et pouvoir utiliser un BPC de façon presque transparente. Je n'ai évidemment pas renoncé à avoir un bâtiment dédié mais j'ai conscience que celui-ci ne pourra pas être franco-français. Il devra forcément être européen, ce qui suppose qu'il y ait une formation européenne harmonisée. C'est la raison pour laquelle je milite et agis pour que l'école navale soit complètement intégrée dans le processus de Bologne et soit au standard européen. L'Erasmus naval n'est pas un slogan, c'est une réalité puisque, aujourd'hui, l'école navale est certifiée Erasmus. C'est la première école militaire française à l'être.

En ce qui concerne l'interarmisation, je vous ferai part de ma conviction personnelle profonde : il n'existe pas d'armée interarmées ! Nos militaires sont soit marins, soit terriens, soit aviateurs, et ils font leur métier de base de marin, de terrien ou d'aviateur. Ce sont les structures de commandement qui sont interarmées.

Laissez-moi vous rapporter une anecdote. Lorsque le *Mistral* a été positionné, en 2006, devant les côtes du Liban, je suis personnellement allé à sa rencontre lors de son retour vers Toulon pour recueillir les impressions des militaires qui venaient de vivre cette expérience extraordinaire. Il y avait, à bord

de ce bateau, 160 marins, quelque 450 terriens et une vingtaine d'aviateurs. Comme les affectations sont en général de trois ans, 30 % d'entre eux étaient en période de mutation, ce qui signifie qu'ils étaient partis le 14 juillet en alerte en laissant derrière eux une famille en train de gérer un déménagement, avec tous les problèmes administratifs que cela implique. À bord du *Mistral*, un bureau administratif est chargé de s'occuper de ces affaires mais il ne savait traiter que les dossiers des 160 marins qui étaient à bord. Les 450 terriens et les 20 aviateurs ont dû se rendre au Liban, à Naqoura, afin de traiter, sous la tente, avec des obus qui leur passaient au-dessus de la tête, leurs dossiers administratifs auprès de leur propre armée...

Pour autant, la solution est-elle d'installer un adjudant-chef de l'armée de terre dans le bureau administratif du *Mistral* ? Je ne le pense pas. On ne rejoint pas l'armée de terre pour passer sa vie en mer. Est-il inconcevable que les procédures traitées par les marins du bureau administratif du *Mistral* soient les mêmes que pour les autres corps d'armée ? C'est là, à mon sens, que se situe la véritable interarmisation.

M. Gilbert Le Bris. Amiral, la présence de la marine dans l'arc de crise de l'Atlantique à l'océan Indien suppose que celle-ci continue à pratiquer ce qu'elle a toujours fait, à savoir le prépositionnement, qui est inhérent à son identité. À cet égard, puisque la marine est APS – armée pilote de soutien – pour l'implantation d'une base dans les Émirats Arabes Unis à Abou Dhabi, j'aimerais que vous nous précisiez les raisons de cette implantation et les relations de cette base avec celle de Djibouti.

Amiral Pierre-François Forissier, chef d'état-major de la marine. La base d'Abou Dhabi n'est pas une base de soutien mais la concrétisation sur le terrain d'un partenariat stratégique. Elle permet à la France d'avoir une présence visible à l'intérieur du golfe Persique. La base d'Abou Dhabi ne sera donc pas en compétition avec celle de Djibouti dont la géographie, l'environnement et le positionnement en font une véritable base de soutien. Il n'est pas question que la marine se désengage de Djibouti. Elle n'y a d'ailleurs qu'un support extrêmement léger puisque ce qui l'intéresse dans cette base, ce sont les facilités portuaires, le fait de pouvoir se connecter sur l'Europe et même d'y faire des réparations d'un certain niveau sans courir le risque de se retrouver isolée du reste du monde.

Abou Dhabi étant à l'intérieur de la nasse du golfe Persique, la France doit, sans être prisonnière de la nasse, être suffisamment présente pour être crédible et montrer qu'il n'y a pas que les États-Unis qui s'impliquent dans cette zone. C'est la raison pour laquelle chacune des trois armées y installe des éléments opérationnels significatifs. Abou Dhabi est une base de soutien opérationnel et non de soutien logistique – même s'il y aura forcément une part de logistique. En particulier, je n'envisage pas d'y faire des arrêts techniques de longue durée. Si jamais la situation se dégrade et que mon bateau est indisponible pour six mois, je ne vais pas le laisser prisonnier de la nasse.

Concrètement, qu'allons-nous faire ? Nous avons une force permanente itinérante dans l'océan Indien, ALINDIEN, dont les bateaux sont, pour des raisons administratives, affectés au port de Toulon. Nous allons rechercher leur affectation au port d'Abou Dhabi ce qui permettra de résoudre un certain nombre de problèmes administratifs de nos personnels, car il n'est pas facile de rester soumis dans l'océan Indien aux règles d'administration s'appliquant aux Toulonnais. Par ailleurs, lorsque les bateaux ont besoin de faire relâche, par exemple pour que des membres d'équipage puissent partir en permission, ils le feront de préférence à Abou Dhabi, assurant ainsi une certaine présence.

De plus, comme nous aurons des infrastructures à terre, nous pourrons y organiser un soutien, que je veux essentiellement tourné vers l'homme. J'ai demandé à ce que des facilités de logement soient prévues afin de permettre les relèves d'équipage, en particulier de sous-marins. En effet, les relèves d'équipage durent un certain temps et les deux équipages doivent être sur place. Il sera politiquement beaucoup plus porteur de les faire à Abou Dhabi plutôt que dans n'importe quel autre port de la zone.

L'intérêt de la base d'Abou Dhabi est de montrer l'implication de la France à l'intérieur du Golfe sans pour autant y développer une véritable base navale. À titre d'exemple, je n'envisage pas, par exemple, d'y avoir un atelier de réparation de moteurs diesel labellisé « marine nationale française ». Le port d'Abou Dhabi, qui est en train de connaître une croissance gigantesque, dispose des compétences nécessaires si l'on doit, par exemple, travailler sur un moteur.

Il s'agit donc d'avoir une présence opérationnelle visible tout en ayant les contraintes logistiques les plus faibles possible pour pouvoir manœuvrer si c'est nécessaire. La base d'Abou Dhabi ne servira que de support aux opérations navales qui auront lieu soit à l'intérieur du Golfe, soit à l'extérieur. Notre vocation n'est pas de rester à quai.

Mme Patricia Adam. Je souhaite revenir sur les contrats « CAP 2005 » et « CAP 2008 » du SSF. Si, dans notre commission, nous attachons beaucoup d'importance aux budgets de la marine, de l'armée de l'air et de l'armée de terre, c'est-à-dire aux moyens donnés aux militaires pour effectuer en pleine capacité et en pleine connaissance leur métier, nous accordons aussi beaucoup d'intérêt à la vie de nos industries et aux emplois y afférents.

Or de nombreuses inquiétudes se font jour chez DCNS. Il a été demandé à cette entreprise d'entreprendre une profonde transformation sociale et elle a parfaitement réussi à le faire – nous avons été nombreux à le reconnaître au sein cette commission. Elle a également procédé avec succès et sans gros remous à la diminution du nombre de postes qui lui était demandée. Mais, dans le même temps, les budgets diminuent et les commandes sont remises en cause, comme cela va être le cas pour les FREMM après l'abandon du deuxième porte-avions. À ce sujet, j'ai été heureuse d'apprendre que la question du mode de propulsion était

remise à l'étude ; si l'avis de la Commission avait été suivi, nous aurions peut-être aujourd'hui un deuxième porte-avions.

Je suis également inquiète aujourd'hui car le budget recherche est quasiment nul. Je ne pense pas que les critiques que vous avez exprimées à ce sujet, amiral, soient toutes imputables à DCNS. On peut peut-être aussi déplorer une absence de projets de la part de l'État, pour le naval en particulier. De même, le budget du MCO est sérieusement en baisse. Je sais – et vous l'avez indiqué – que le niveau des engagements réalisés au 1^{er} octobre n'atteignait que la moitié des objectifs fixés pour l'année. Or cela a des conséquences sur les crédits de paiement : dans cette entreprise, ils sont réduits de moitié. On imagine les conséquences que cela peut avoir sur la vie de l'entreprise et sur l'emploi. Les bassins industriels de Brest et de Toulon vont être massivement touchés.

Dès lors, pouvez-vous nous donner plus de précisions sur les marchés dits « CAP 2008 » ? Vous parlez d'appels d'offres globaux. Je constate plutôt un découpage par petits morceaux de l'ensemble des contrats. Ainsi, DCNS n'aura plus la maîtrise de l'entretien des navires, la maîtrise d'œuvre et d'ouvrage passant au SSF. Du fait des contrats que vous envisagez et des appels d'offres que vous ouvrez à l'ensemble des entreprises, on risque de voir des ouvriers de DCNS sans travail regarder travailler des entreprises qui étaient à l'époque des sous-traitants de DCNS. Cela m'inquiète beaucoup car un tel processus ne va pas manquer de créer du chômage et de susciter des mouvements sociaux.

Par ailleurs, je ne suis pas persuadée que cela soit bénéfique en termes de compétitivité. Je crains que, si l'on perd les compétences françaises en ce domaine, cela n'entraîne la disparition de l'industrie navale tant française qu'européenne.

Amiral Paul-François Forissier, chef d'état-major de la marine. Je partage totalement votre préoccupation. Cela étant, il importe de savoir comment les différents acteurs – qui sont nombreux autour de la table – règlent les différents paramètres qui relèvent de leur compétence.

Nous avons donné, au cours des quinze dernières années, suffisamment de gages de bonne volonté à DCNS et lui avons manifesté suffisamment notre préoccupation de lui procurer la posture la plus confortable possible dans un monde concurrentiel, pour qu'elle ne puisse douter que nous avons autant besoin d'une DCNS performante et compétente qu'elle a besoin d'une marine nationale solide sur laquelle compter. Notre partenariat est clair, même si notre couple traverse parfois – ce qui est normal – des grains ; tout le monde est d'accord sur les objectifs.

En ce qui concerne les constructions neuves, la négociation avec l'industriel pour trouver, à la suite de la réduction des ambitions de l'État français sur le nombre de frégates à construire, un autre montage comportant des avantages

pour tout le monde m'apparaît plutôt aller dans le bon sens puisqu'il a abouti à une commande globale de onze bateaux au lieu de huit.

Pour ce qui est du MCO, nous avons quelques divergences. DCNS utilise depuis de très nombreuses années la sous-traitance locale, se réservant l'ingénierie et la conduite de chantier. Nous avons affirmé pour notre part dès le début que nous voulions ouvrir le MCO à la concurrence. Nous avons donc confié des travaux d'entretien pour des petits bâtiments à des chantiers concurrents de DCNS, comme celui de Concarneau pour l'entretien des goélettes en bois et de quelques autres bateaux. Mais cette ouverture reste encore très partielle, DCNS réalisant toujours 95 % du MCO – avec d'ailleurs les mêmes sous-traitants que ses concurrents. Ce n'est pas une situation très saine sur le long terme.

Je ne pense pas qu'on puisse reprocher à nos contrats « CAP 2005 » et « CAP 2008 » d'avoir mis DCNS en difficulté. J'observe d'ailleurs que les situations sont différentes selon les sites. Ainsi, l'établissement brestois de DCNS a, dans le cadre des contrats 2005, fait des progrès de productivité, d'organisation et de fonctionnement tout à fait remarquables. Il est presque parvenu à l'optimum de ce qu'on pouvait espérer il y a quelques années.

Les contrats CAP 2008 sont la continuité des contrats précédents, à cette différence près que nous devons nous plier à des contraintes supplémentaires. Comme nous avons eu des difficultés à mettre en œuvre les contrats « CAP 2005 » – en raison de l'annualisation budgétaire, l'État avait du mal à s'engager sur des contrats globaux, avant que l'industriel ne s'engage lui-même en échange –, nous avons décidé, pour assurer la pérennité de ce mode d'action, de segmenter les contrats « CAP 2008 » par tranches conditionnelles annuelles. C'est sans doute ce qui inquiète l'industrie. Mais cela a été décidé au niveau des directions centrales afin de permettre à ces contrats globaux de vivre face aux contraintes administratives et budgétaires auxquelles nous sommes soumis. Rien ne serait pire que le retour au *statu quo ante*.

Cela étant, j'entends vos préoccupations et je les partage. Je souhaite, bien évidemment, que DCNS puisse se développer et vivre correctement. En ce qui concerne le MCO naval, je pense qu'elle a un atout considérable. Dans le monde dans lequel nous vivons, l'un des paramètres clés des clients est la sécurité. Or DCNS bénéficie de cet avantage considérable d'être une société de droit privé installée dans une enceinte militaire protégée. C'est un critère commercial majeur. Je suis très favorable à ce que des bateaux étrangers soient entretenus dans nos ports et prêt à faciliter les choses. Nous incitons fortement DCNS à aller chercher des marchés à l'international, ce que d'ailleurs, la vieille DCN, du temps où elle était arsenal de la marine, pratiquait régulièrement. J'ai souvenir d'avoir vu étant jeune des frégates belges et allemandes à l'arsenal de Brest et des bateaux américains à l'arsenal de Toulon.

Son changement de statut et l'immense travail interne réalisé au sein de cette entreprise l'ont conduit – c'est naturel quand on traverse un grain – à se

replier un peu sur elle-même. Cela étant, quand on voit les résultats, on ne peut que se féliciter de l'évolution intervenue. Je pense que le temps est venu pour elle de se rouvrir à l'international en matière de services. Lorsque nous connaissons nous-mêmes des difficultés et que nos budgets d'entretien ne sont pas au niveau des besoins de DCNS pour entretenir son savoir-faire et maintenir sa capacité de travail, il faut absolument qu'elle aille chercher du travail à l'étranger, d'autant plus – et c'est un des atouts de DCNS qu'il faut conserver – que la construction neuve et le MCO sont deux activités sensiblement différentes. Dans les chantiers étrangers, on a souvent privilégié, pour des raisons de politique industrielle, la construction neuve par rapport au MCO, de sorte que le savoir-faire en ce domaine n'est pas aussi répandu qu'on veut bien le dire en Europe. Il y a là une véritable compétence qu'il faut capitaliser.

M. Christophe Guilloteau. La structure commune de lutte contre le narcotrafic implantée à Key West dont vous avez parlé a-t-elle vocation à s'occuper uniquement des Caraïbes ou son champ d'action s'étend-il à d'autres mers du monde ?

Nous avons entendu hier le général Abrial, chef d'état-major de l'armée de l'air, qui a tenu un discours à peu près équivalent au vôtre sur la réduction des effectifs. Existe-t-il un seuil minimal en dessous duquel il serait militairement ou techniquement impossible de descendre ? Des structures d'accueil, d'apprentissage, de formation sont mises en place à l'arrivée. Existe-t-il l'équivalent pour la sortie ? La réduction des effectifs ne va-t-elle pas avoir une incidence sur les écoles ?

Amiral Paul-François Forissier, chef d'État-major de la marine. Le JIATF de Key West est une organisation américaine inter-administration qui, à l'origine, était régionale et avait pour sigle : JIATF-S – S pour *south*. Il existait auparavant une organisation *North* qui a été fusionnée avec celle du Sud. Le JIATF de Key West ambitionne aujourd'hui d'être un pôle international de lutte contre le trafic de drogues. Alors que son champ d'action s'étend déjà sur toute l'Amérique latine, l'organisation commence à regarder du côté de la côte ouest africaine puisque les trafics à partir de l'Amérique du Sud empruntent deux voies, l'une en décroissance permanente vers les États-Unis et l'autre, en croissance permanente, vers l'Afrique et, à travers l'Afrique, vers l'Europe.

Ce qui est intéressant, c'est que cette organisation, au départ américaine et inter-agence, est devenue un centre de commandement international dans lequel de très nombreuses nations sont représentées. La France y est présente en permanence. C'est un général de gendarmerie qui a amorcé le processus. Actuellement, le représentant de la France à Key West est un officier de marine. Cette structure donne un exemple de fusion des services de renseignement et des chaînes de commandement ; les actions menées s'apparentant à des opérations de guerre. Aujourd'hui, les narcotrafiquants utilisent des sous-marins jetables, construits dans la jungle colombienne. Ils ne sont utilisés que pour un voyage, le coût du sous-marin ne représentant que 5 % du prix de la cargaison.

Je suis allé à Key West il y a un mois et j'ai trouvé cette organisation formidable. Elle montre que l'on peut travailler de manière intelligente et efficace en coopération internationale et interministérielle. Je suis sûr qu'elle peut faire école en Europe. Le coût est une donnée d'entrée : le JIATF travaille toujours à coût minimum et à efficacité maximum en se souciant nullement des structures et des prérogatives des uns et des autres.

En ce qui concerne la « manœuvre RH », la RGPP et le Livre blanc avaient estimé que la marine devait pouvoir réduire ses effectifs de 2 600 personnes. Lorsqu'on m'a demandé, au titre de la solidarité collective, de faire un geste supplémentaire, j'ai estimé que je pouvais sans casse aller jusqu'à 4 000 personnes, qu'entre 4 000 et 5 000 j'étais obligé de chambouler profondément les structures de la marine et qu'au-delà de 5 000, je ne savais pas faire. Sachant cela, les décideurs m'ont imposé 6 000 suppressions de postes ! À l'heure où je vous parle, je ne sais pas comment faire. Mais, comme je vous le disais tout à l'heure, je ne suis pas là pour me plaindre ni pour résister aux décisions qui sont déjà prises. Je vais faire ce qui m'est demandé. La suppression des 1 000 derniers postes se fera dans cinq ans : d'ici là, j'ai le temps de travailler pour rechercher des solutions.

Ainsi, j'ai d'ores et déjà engagé une dynamique de réforme profonde de la marine. J'espère qu'elle sera productive car j'ai l'intime conviction que nos ratios de répartition des effectifs ne sont pas bons. Aujourd'hui, dans la marine française, pour un marin qui navigue, il y en a deux à terre. Il ne faut pas en déduire pour autant que ces derniers ne font rien, mais ils font surtout vivre l'administration française en appliquant les lois et règlements qui s'empilent depuis Colbert plutôt que de produire utilement.

J'ai prévenu mon ministre que j'aurai besoin de temps. Je compte, en effet, lui proposer, en les faisant remonter de la base, des dispositions révolutionnaires. J'ai demandé à mes hommes, pour faire face au défi qui nous est lancé, de changer du tout au tout leur façon de travailler car je suis convaincu qu'un certain nombre de mes marins sont payés à donner du travail à d'autres marins. Dans une réunion à laquelle j'assistais, le ministre s'est déclaré prêt à tout, y compris à aller jusqu'à la voie législative. Je l'ai pris au mot et je lui proposerai dans quelques années des modifications législatives nous permettant de ne plus respecter un certain nombre de procédures datant de Colbert et dont on ne comprend pas pourquoi elles seraient toujours pertinentes au XXI^e siècle.

Aux États-Unis, les marins qui sont responsables de l'approvisionnement de leur bateau en matériel se rendent avec un caddy dans une sorte de supermarché et prennent sur les étagères les pièces de rechange dont ils ont besoin. Ils passent ensuite en caisse avec une carte type carte de crédit, qui impute la dépense à qui de droit. En à peine une demi-heure, ils ont ramené à bord la pièce à changer alors que cela nécessite trois mois en France.

M. Yves Fromion. Il ne faut peut-être pas attendre des années pour proposer des modifications législatives, amiral !

Amiral Paul-François Forissier, chef d'état-major de la marine. C'est une véritable révolution culturelle que je compte proposer !

M. Yves Fromion. Nous sommes prêts à tout !

Amiral Paul-François Forissier, chef d'état-major de la marine. Mais peut-être pas les gens concernés à qui on a appris qu'il fallait respecter une procédure et remplir une multitude de papiers. Comme je suis incapable de deviner leur quotidien, je mène actuellement un travail d'investigation qui me demandera du temps afin de faire remonter les difficultés rencontrées et de les agréger dans des propositions que je vous soumettrai.

M. Philippe Folliot. Je sais que des discussions ont été engagées entre la marine – qui est la seule à avoir conservé un mode d'approvisionnement en combustible et de distribution autonome – et le service des essences des armées, le SEA. Où en sont-elles ? S'orientent-elles vers un schéma d'interarmisation ?

Amiral Paul-François Forissier, chef d'état-major de la marine. Je serai franc. Je n'étais pas partisan d'un rattachement de la marine au service des essences des armées pour la bonne raison que, ce dernier ne traitant pas des combustibles navals, il ne détient aucune compétence en la matière. La compétence se trouve dans la marine. Les instances supérieures ont décidé que nous devons rentrer dans le rang, c'est donc ce nous ferons. Autrement dit, les personnes qui s'occupent des combustibles navals dans la marine intégreront le SEA.

Le dispositif de la marine est constitué de la manière suivante : un bureau d'achat à Paris, composé de cinq spécialistes de l'achat de pétrole sur le marché spot à Rotterdam ; des ouvriers qui s'occupent du stockage et de l'entretien de nos dépôts d'hydrocarbure. Cela représente en tout 148 personnes : 115 dans le service du commissariat de la marine nationale et 33 au service de soutien de la flotte. En dehors de cinq managers, tous ces personnels sont des ouvriers. J'espère – et je serai très vigilant sur ce point – que le service des essences des armées sera capable de la même performance, autrement dit qu'on ne viendra pas me demander davantage d'argent et de personnels, et qu'on me fournira la même qualité de service que dans le système actuel. Il ne faudrait pas que là où cinq spécialistes suffisent pour acheter du pétrole à Rotterdam, il en faille quinze dans dix ans au SEA.

On m'accuse parfois de faire du corporatisme et de mettre en avant la spécificité de la marine pour le plaisir ou pour préserver je ne sais quel avantage. Ce n'est pas ma faute si la mer mouille et si elle est salée, ce qui fait qu'il n'est pas possible de lui transférer les concepts de fonctionnement s'appliquant à terre. C'est ainsi, nous n'y pouvons rien. Il n'y a pas de vie en mer. Les êtres humains sont des terriens organisés pour vivre à terre. Les marins sont des gens un peu fous

qui vivent autrement – et c’est pourquoi ils sont marins avant tout. La différence entre un pêcheur à la ligne et un pêcheur en mer, c’est que le second est marin avant d’être pêcheur. De même, les marins aviateurs sont marins avant d’être aviateurs. Ils font de l’aviation parce qu’ils ont trouvé plus intelligent de monter dans un avion plutôt qu’au sommet du grand mât pour voir au-delà de l’horizon, mais c’est un besoin de marin, pas d’aviateur.

Pour autant, nous connaissons bien le SEA puisque, étant spécialisé dans les combustibles aéronautiques, il travaille sur toutes nos bases aéronautiques navales et sur nos porte-aéronefs. Et il travaille bien puisqu’il est dans son cœur de métier. Toutefois, il va devoir intégrer à celui-ci un élément qui n’en faisait pas partie puisque les combustibles navals ne se trouvent pas à la pompe normale. Acceptons-en l’augure. Je fais confiance à son personnel et j’espère que l’expérience va fonctionner. De plus, nous avons besoin de travailler collectivement sur un certain nombre de choses.

Il faut réussir ce défi, comme cela a été le cas avec le service de santé des armées. C’est un joyau national qui nous rend un service colossal. Chaque fois que nous avons un problème, il est là et répond à la perfection à nos sollicitations. L’hôpital Sainte-Anne 2000 de Toulon n’aurait jamais vu le jour sans lui. Si nous étions restés avec un service de santé de la marine, cette dernière aurait trouvé 50 000 raisons pour affecter son argent sur ses bateaux. Le service de santé des armées est une interarmisation qui a réussi ; on sait donc qu’intellectuellement et pratiquement, c’est possible. Malheureusement, les autres expériences d’interarmisation n’ont pas toujours été aussi probantes.

M. Philippe Folliot. Même le BPC *Mistral* ?

Amiral Paul-François Forissier, chef d’état-major de la marine. Le BPC *Mistral* est un bateau de la marine nationale.

M. Philippe Folliot. Il s’intègre néanmoins dans un schéma d’utilisation interarmées.

Amiral Paul-François Forissier, chef d’état-major de la marine. Effectivement. Je suis pour le processus interarmées, mais je dis qu’il n’y a pas d’armée interarmées. Le *Mistral*, dont je suis très fier, est un bateau qui travaille en interarmées. Mais les terriens à son bord font leur métier de terrien et les marins leur métier de marin.

Le message que je souhaite vous faire passer, c’est que les marins ne sont pas des corporatistes cherchant à tout prix à préserver leur pré carré. Ce sont simplement des gens qui essaient de tirer le meilleur parti des moyens qui leur sont donnés par la République.

M. Philippe Vitel, président. Nous vous remercions, amiral, pour la qualité de vos explications et de vos réponses. Vous avez, de votre côté, pu

apprécier la qualité du travail réalisé par les membres de la Commission de la défense.

Amiral Paul-François Forissier, chef d'état-major de la marine.

Comme je l'ai indiqué à Saint-Malo, je suis enchanté de voir que les responsables des forces armées travaillent de plus en plus avec la représentation nationale. Nous en avons tous bien besoin.



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 2009, au cours de sa réunion du 22 octobre 2008.

Un débat a suivi l'exposé du rapporteur.

M. Yves Fromion. Le rapporteur a confirmé, à la suite du chef d'état-major de la marine, que la marine nationale était une marine hauturière dont la vocation n'était pas d'intervenir en zone côtière. Mais ils ont également souligné tous les deux qu'une bonne partie de son activité correspondait à la mission de sauvegarde maritime, ce qui justifierait que la marine reçoive, à ce titre, des financements autres que celui du ministère de la défense. Les équipements consacrés à ce type de mission sont apparemment à bout de souffle, ce qui conduit par exemple à l'utilisation d'avisos précédemment destinés à des missions militaires. Mais il me semblait que l'essentiel des activités de lutte contre les trafics et de protection des approches maritimes avaient lieu en zone côtière. Alors, qui les prend en charge ? Et en quoi une marine hauturière devrait-elle recevoir des financements d'autres ministères pour ce type de mission ? Je crois qu'il faut clarifier ce point.

Mme Marguerite Lamour, rapporteur pour avis. En zone côtière, les actions de sauvegarde maritime sont menées par d'autres acteurs, comme la gendarmerie maritime ou les douanes, qui disposent de leurs propres ressources matérielles, humaines et budgétaires. En revanche, la marine nationale est par nature la seule à pouvoir intervenir en haute mer et elle le fait au quotidien pour des missions très diverses qui ne relèvent pas seulement de la défense nationale. C'est sur cet aspect précis que doit être envisagée une contribution financière des ministères concernés.

M. Philippe Vitel, président. La France dispose d'un système unique au monde en matière d'intervention en mer, le rôle capital dévolu au préfet maritime garantissant une véritable transversalité des actions menées. Cet exemple est susceptible d'inspirer des réformes chez nos principaux partenaires en Méditerranée et ainsi d'améliorer la qualité du dispositif de surveillance de nos approches maritimes, ce qui constitue un des objectifs de la présidence française de l'Union européenne.

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 Pierre-François Forissier, chef d’état-major de la marine, le 14 octobre 2008 ;

— le contre-amiral Benoît Chomel de Jarnieu, directeur du personnel militaire de la marine, le 14 octobre 2008 ;

— M. Jean-Michel Labrande, directeur du service de soutien de la flotte, le 9 octobre 2008 ;

— M. Bernard Planchais, directeur général délégué de DCNS, le 14 octobre 2008.

2. À Toulon, le 25 septembre 2008 :

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

— le vice-amiral d’escadre Bertrand Aubriot, 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 29 septembre 2008 :

— le vice-amiral d’escadre Anne-François de Saint Salvy, préfet maritime et commandant en chef pour la zone maritime Atlantique (CECLANT) ;

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

— le contre-amiral Jean-Pierre Labonne, adjoint organique à Brest de l’amiral commandant la force d’action navale ;

— le contre-amiral Marin Gillier, commandant de la forces des fusiliers marins et commandos;

— lors d'une réunion sur la base de défense de Brest : le contre-amiral Josse (adjoint territorial de CECLANT), le commissaire général Vuillermet (adjoint aux finances), l'ingénieur général des travaux maritimes Ollivier (directeur des travaux maritimes), le capitaine de vaisseau Olivier (chargé de mission) ;

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