



N° 2862

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 14 octobre 2010.

## AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMÉES,  
SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2011** (n° 2824)

TOME V

DÉFENSE

PRÉPARATION ET EMPLOI DES FORCES  
MARINE

PAR MME MARGUERITE LAMOUR,

Députée.

---



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I. — LES ÉQUIPEMENTS : UNE AMBITION CONSERVÉE DANS UN CADRE BUDGÉTAIRE CONTRAIT</b> .....	7
A. LES ÉQUIPEMENTS DE LA MARINE ET LEUR ENTRETIEN .....	9
1. La poursuite des grands programmes d'équipement .....	10
2. Les tensions sur l'entretien du matériel .....	13
B. LA RATIONALISATION DES STRUCTURES DE SOUTIEN .....	17
1. Deux bases de défense hors norme .....	17
2. La restructuration des bases de l'aéronautique navale .....	19
3. Le service du commissariat des armées et le service logistique de la marine...	20
<b>II. — LE PERSONNEL : UN NIVEAU D'EXIGENCE TOUJOURS PLUS ÉLEVÉ</b> .....	23
A. LA POURSUITE DE LA RÉDUCTION DES EFFECTIFS .....	23
1. Une trajectoire régulière .....	23
2. Les mesures d'accompagnement des restructurations et d'incitation au départ	24
B. LE RECRUTEMENT ET LA FORMATION .....	25
1. Un recrutement toujours sélectif .....	25
2. La réouverture de l'école des mousses : des débuts encourageants .....	28
3. La formation du personnel .....	30
C. LA CONDITION MILITAIRE .....	32
1. Être marin, une fierté .....	32
2. Les mesures d'amélioration de la condition militaire .....	33
<b>III. — L'ACTIVITÉ : UNE MARINE POLYVALENTE À VOCATION MONDIALE</b> .....	37
A. UNE PARTICIPATION TOUJOURS ACTIVE AUX OPÉRATIONS EXTÉRIEURES .....	37
1. L'opération <i>Atalanta</i> de lutte contre la piraterie .....	37
2. L'opération <i>Héraclès</i> .....	39
3. Une présence renforcée dans le golfe arabo-persique .....	40
B. LA MARINE, FER DE LANCE DE L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER .....	41
1. Les activités de sauvegarde maritime .....	41
2. La fonction garde-côtes .....	45

<b>TRAVAUX DE LA COMMISSION</b> .....	49
<b>I. — AUDITION DE L'AMIRAL PIERRE-FRANÇOIS FORISSIER, CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE LA MARINE</b> .....	49
<b>II. — EXAMEN DES CRÉDITS</b> .....	67
<b>ANNEXE : LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES</b> .....	73

## INTRODUCTION

Le budget de la défense s'appuie sur les perspectives tracées par le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale, le cadre fixé par la réforme de l'État et les dispositions de la loi de programmation militaire 2009-2014. Sa participation à l'effort de réduction du déficit public, – 3,6 milliards d'euros sur trois ans par rapport à la trajectoire de la loi de programmation militaire (LPM) – entraîne une moindre progression de ses ressources budgétaires.

Dans ce contexte, les crédits de la marine nationale inscrits dans le projet de loi de finances pour 2011 connaissent un décrochage sensible par rapport aux objectifs de la LPM. Si les programmes d'équipement suivent la trajectoire tracée, il n'en est en effet pas de même pour les crédits d'entretien. Cela n'entraînera pas de rupture majeure dans les mois qui viennent pour le fonctionnement de nos forces navales, mais pourrait à terme limiter leurs capacités de déploiement. La marine poursuit néanmoins, comme les autres armées, son effort de transformation, qu'il s'agisse de ses modes de fonctionnement, du recrutement de son personnel ou de sa formation.

Ses crédits sont répartis entre plusieurs programmes de la mission « Défense », principalement le programme 178 « Préparation et emploi des forces », dont elle représente traditionnellement environ le cinquième, et le programme 146 « Équipement des forces ». Le programme 212 « Soutien de la politique de défense » 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.

La spécificité des problématiques de la marine, qui font que ses hommes sont marins avant d'être soldats, justifie le choix, reconduit année après année par la commission de la défense nationale et des forces armées, de lui consacrer un avis budgétaire. Lors des déplacements et entretiens qu'il a effectués pour préparer cet avis, le rapporteur a pu apprécier, une nouvelle fois, combien les marins étaient attachés à leur identité, résumée dans leur dernière campagne de communication, « *Être marin, être combattif* ».

*L'article 49 de la loi organique n° 2001-692 du 1<sup>er</sup> août 2001 relative aux lois de finances fixe au **10 octobre 2010** la date butoir pour le retour des réponses aux questionnaires budgétaires.*

*Le rapporteur pour avis a demandé que les réponses lui parviennent le **17 septembre 2010**. À cette date, **26 %** des réponses lui étaient parvenues.*

*À la date butoir, le taux de réponses était de **83 %**.*



## I. — LES ÉQUIPEMENTS : UNE AMBITION CONSERVÉE DANS UN CADRE BUDGÉTAIRE CONTRAINT

Au sein du programme 178, l'action 3, « Préparation des forces navales », a pour objectif de maintenir l'aptitude de la marine à assurer les missions qui lui sont confiées, notamment dans le cadre interarmées, interministériel et international.

Avec 4 223,12 millions d'euros d'autorisations d'engagement (AE) et 4 225,75 millions d'euros de crédits de paiement (CP) inscrits dans le projet de loi de finances pour 2011, la marine représente désormais moins du cinquième, 18,69 %, des crédits de ce 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.

#### ACTION 3 PRÉPARATION DES FORCES NAVALES

(en euros)

Titre	PLF 2010		PLF 2011	
	AE	CP	AE	CP
<b>2</b>	2 617 439 599	2 617 439 599	2 490 817 398	2 490 817 398
<b>3</b>	2 160 431 583	1 548 251 017	1 679 770 202	1 684 812 300
<b>5</b>	99 783 120	82 054 081	52 531 797	50 116 700
Total	4 877 654 302	4 247 744 697	4 223 119 397	4 225 746 398

Source : ministère de la défense.

Les crédits du **titre 2**, dépenses de personnel, n'ont pas été prévus par la loi de programmation militaire (LPM), qui a seulement fixé des plafonds d'emploi. Les effectifs budgétaires 2011 sont de 41 032,3 ETPT (équivalent temps plein travaillé), ce qui correspond à une réduction de 2 592 ETPT, amplifiant ainsi la baisse de l'année dernière, 2 454 ETPT. Cette réduction se décompose en 793,5 suppressions d'ETPT au titre de la déflation engagée des effectifs de la marine, et 1 798,2 ETPT de mesures diverses de transfert de personnel vers d'autres actions du programme mais aussi d'autres programmes.

Concernant les crédits des **titres 3 et 5**, dépenses de fonctionnement et d'investissement, les transferts opérés en actions et programmes rendent particulièrement difficiles les comparaisons d'une année sur l'autre. De nombreux transferts de crédits, liés à l'avancement des réformes en cours, création des bases de défense et du service du commissariat des armées par exemple, sont ainsi à prendre en considération.

La dotation en AE est sensiblement réduite par rapport à 2010 et retrouve un niveau proche de celui de l'année 2009. Cette année est, il est vrai, exceptionnelle, en raison du niveau important d'engagements pluriannuels qui ont été pris. La dotation en CP ne couvrira pas néanmoins la réalisation des objectifs d'activité fixés par la LPM. La dotation pour les carburants opérationnels correspond en revanche aux besoins, ce qui permettra de limiter la contrainte budgétaire sur les opérations et de se prémunir contre des variations défavorables du taux de change.

Douze sous-actions, présentées dans le tableau ci-après, permettent de détailler la ventilation des crédits de l'action 3 du programme 178.



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 %
		2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	
40	Commandement	165,69	145,08	46,89	126,71			212,59	271,79	+27,85 %
41	Activité de la force d'action navale	665,37	738,89	98,23	91,40			763,60	830,29	+8,73 %
42	Activité des forces sous-marines	168,23	158,66	3,19				171,42	158,66	-7,5 %
43	Activité de l'aviation navale	366,62	362,64	42,08	41,57			408,70	404,21	-1,1 %
44	Activité de la force des fusiliers-marins commandos	136,17	129,63	2,58				138,75	129,63	-6,58 %
46	Formation du personnel	371,62	349,27	15,15	18,73	6,28	7,69	393,06	375,69	-4,4 %
47	Gestion, recrutement, fidélisation et reconversion	73,06	57,53	45,54	27,00			118,60	84,53	-28,73 %
48	Soutien de la force d'action navale	152,09	56,54	456,76	461,74			608,86	518,29	-14,88 %
49	Soutien de la force sous-marine	51,86	48,13	308,26	410,83			360,13	458,97	+27,44 %
50	Soutien de l'aviation navale	47,45	44,62	310,11	353,98	6,93	5,65	364,50	404,26	+10,91 %
51	Soutien de la force des fusiliers-marins commandos	20,11	19,15	15,11	8,27			35,23	27,42	-22,17 %
54	Soutiens transverses	399,12	380,64	207,96	165,03	63,68	16,31	670,76	561,98	-16,22 %
	<b>TOTAL</b>	<b>2 617,45</b>	<b>2 490,82</b>	<b>1 551,90</b>	<b>1 705,27</b>	<b>76,91</b>	<b>29,66</b>	<b>4 246,26</b>	<b>4 225,75</b>	<b>-0,48 %</b>

Source : projet annuel de performances de la mission défense

## A. LES ÉQUIPEMENTS DE LA MARINE ET LEUR ENTRETIEN

La loi de programmation militaire 2009-2014 a confirmé les orientations capacitaires du le Livre blanc. Le format retenu est de quatre sous-marins nucléaires lanceurs d'engins (SNLE), six sous-marins nucléaires d'attaque (SNA), un porte-avions et son groupe aérien, 18 frégates de premier rang et quatre bâtiments de projection et de commandement (BPC). Les appareils de

l'aéronavale sont inclus dans une composante aérienne unique de 300 avions de combat modernes, Rafale et Mirage 2000 polyvalents. À l'exception de la capacité de dissuasion sous-marine, l'essentiel de la modernisation des équipements de la marine est prévu sur la seconde phase de la programmation (2015-2020).

Aucun de ces programmes n'est aujourd'hui remis en question, l'essentiel des engagements ayant été pris en 2010. Le projet de loi de finances pour 2011 n'apporte donc à cet équilibre aucun changement majeur. La baisse des crédits consacrés à l'entretien programmé du matériel est en revanche plus préoccupante car elle signifie une moindre disponibilité des bâtiments de la marine.

## 1. La poursuite des grands programmes d'équipement

Si les grands équilibres de la marine sont préservés par la programmation triennale 2011-2013, la cohérence globale de son format reste néanmoins fragile et des ruptures capacitaires sont à craindre dans quelques secteurs stratégiques.

S'agissant de la dissuasion, les sous-actions 13, 14 et 15 de l'action 6 du programme 146 sont consacrés au **SNLE-NG** et au missile nucléaire mer-sol **M51** destiné à équiper les nouveaux SNLE de type *Le Triomphant*. Répondant en cela aux objectifs de la LPM, l'année 2010 a été celle de l'admission au service actif du dernier SNLE de ce type, *Le Terrible*, équipé du nouveau système d'armes M51, dont les deux tirs et la salve réalisés ont confirmé les remarquables performances. Les trois autres SNLE de la série, *Le Triomphant*, *Le Téméraire* et *Le Vigilant* seront progressivement adaptés aux systèmes d'armes M51 durant leurs prochaines IPER.

Le programme **Barracuda** comprend six sous-marins nucléaires d'attaque (SNA), tel que prévu dans le Livre blanc. Il est prévu de les acquérir au rythme de départ des SNA type Rubis sans rupture capacitaire majeure et en cohérence avec la fin du programme de sous-marins nucléaires lanceurs d'engin type *Le Triomphant*. Cette cohérence ne doit pas être remise en cause. En 2011, doit intervenir la commande du troisième SNA type Barracuda.

La marine nationale dispose aujourd'hui de deux **bâtiments de projection et de commandement** (BPC) admis au service actif en 2006 et 2007, en remplacement des transports de chalands et de débarquement (TCD). La LPM a repris les conclusions du Livre blanc en confirmant une cible de quatre BPC. Le troisième BPC, le *Dixmude*, doit entrer en service actif à l'été 2012. Le programme se déroule actuellement selon la planification contractuelle : il va être mis à flot en décembre et devrait effectuer sa première sortie en mer en avril prochain. Il arrivera en juin à Toulon pour débiter les essais du système de combat. Le remplacement de la batellerie qui leur est associée, constituée de chalands de transport de matériel (CTM), est entrepris : des engins de débarquement amphibies devraient être livrés prochainement.

### Les perspectives d'exportation des BPC

*La Russie avait exprimé officiellement fin 2009 son souhait d'acquérir quatre BPC, avec un transfert de charge vers les chantiers navals russes, précisant alors sa vision du schéma de coopération : le premier bâtiment serait construit en France et les suivants en Russie. La demande de construction locale est justifiée par des impératifs de nature politique vis-à-vis de l'opinion publique et technique vis-à-vis du complexe militaro-industriel : l'achat de matériel étranger est bénéfique pour la Russie non seulement d'un point de vue militaire mais aussi au plan industriel. La marine russe avait alors également indiqué qu'elle souhaitait conserver le plus possible les équipements déjà intégrés sur le troisième BPC français (donc des équipements français).*

*Les autorités françaises ont décidé début octobre 2009, au plus haut niveau de l'État, d'autoriser la vente d'un ou plusieurs BPC à la Russie, étant entendu qu'une part significative de la charge industrielle devrait revenir à la France. Cette position a été exposée personnellement le 9 novembre au Président Medvedev par le Président Sarkozy. Début 2010, la Russie et la France entraient en négociation, à la suite de la visite du Président Medvedev en France, en janvier 2010.*

*Depuis, les négociations techniques et commerciales suivent leur cours selon un schéma de déroulement très classique et progressent de manière satisfaisante. Le 20 août, le ministre russe de la défense a annoncé le lancement d'un appel d'offres international pour la construction de navires de la classe du BPC pour lequel le BPC français est naturellement bien positionné.*

*Le potentiel export du BPC ne se limite pas à la Russie, ses performances amphibies étant reconnues et adaptées aux besoins des opérations actuelles et à venir de nombreuses armées. Ce potentiel est renforcé encore par les possibilités d'adaptation du navire, qui pourrait tout à fait être modifié pour des applications humanitaires ou scientifiques par exemple.*

Le programme franco-italien **Horizon** se poursuit également convenablement. Il s'agit de bâtiments de défense aérienne capables d'assurer la direction de la lutte anti-aérienne et le commandement des opérations aériennes en mer et depuis la mer. La cible initiale avait été fixée à quatre bateaux mais seuls deux ont finalement été construits en raison de la décision de transformer deux bâtiments du programme FREMM en frégates de défense aérienne. Le programme accuse aujourd'hui un retard de deux ans, principalement lié à la volonté de pousser la coopération industrielle avec l'Italie à un niveau de détail très poussé. L'admission au service actif du *Forbin* a été prononcée le 14 octobre dernier et celle du *Chevalier Paul* est prévue pour mars 2011. Les premières évaluations opérationnelles des deux frégates ont montré le bon capacitaire que constituent ces bâtiments : excellentes qualités nautiques et d'endurance, capacité de détection à très longue portée avec une précision remarquable, systèmes d'armes

performants et bien dimensionnés, missile ASTER 30 fiable et performant, système de contre-mesures électroniques particulièrement sophistiqué.

Les **frégates multimiions** (FREMM) constitueront la base de la force navale dans les différents domaines de lutte à la mer, lutte anti-aérienne, anti-navire, anti-sous-marine. Le programme a pour objet de remplacer la plupart des frégates de la marine. La cible a été réduite fin septembre 2009 de 18 à 11 frégates, dont 9 en version ASM et 2 en version aérienne, la version AVT ayant été abandonnée. Les 11 frégates sont aujourd’hui commandées en tranche ferme. La cadence de livraison a été réduite à une frégate par an en moyenne sur la période 2012-2022. Cette réduction du format et de la cadence de livraison entraîne d’ores et déjà une rupture temporaire de capacité puisque la marine ne disposera plus que de 6 frégates anti-sous-marines en 2013, ce qui correspond au format nécessaire au fonctionnement de la force océanique stratégique. Cela signifie par conséquent que la marine ne pourra plus déployer des frégates en permanence en opérations extérieures.

Le programme **Rafale marine** se poursuit. Aucun élément n’est venu remettre en cause son déroulement. La marine cible un total de 60 appareils et 30 lui ont été livrés pour l’instant. 2011 devrait voir la livraison de deux Rafale marine au standard F3. Une période de rupture capacitaire risque de survenir pendant la période 2015-2017, puisque la marine ne disposera alors que de 34 Rafale, soit six de moins que le seuil de criticité du groupe aérien embarqué, évalué à quarante.

La livraison des **hélicoptères NH90** a débuté cette année : le premier, version NFH, a été livré le 5 mai 2010. À cette occasion, le NH90 a été baptisé *Caïman* par les armées, le suffixe « marine » étant ajouté lorsque cela est nécessaire pour marquer la spécificité du NFH. L’expérimentation opérationnelle du *Caïman* a immédiatement débuté pour en définir le mode d’emploi, ce qui permettra ensuite de faire la formation des premiers équipages. La mise en service opérationnel des *Caïmans marine* est prévue pour 2011 pour les missions de secours maritime d’abord et de contre-terrorisme maritime ensuite. La mise en service pour les missions de lutte anti-surface et anti-sous-marine aura lieu progressivement en 2012 et 2014.

Enfin, l’année 2010 a été celle du retour en activité du **porte-avions Charles de Gaulle**. Sorti de son arrêt technique intermédiaire le 4 septembre 2009, il a entamé une phase de remontée en puissance au cours des quatre derniers mois de l’année 2009. L’arrêt technique a permis de renforcer ses capacités opérationnelles : système d’armes PAAMS et ses missiles ASTER, Rafales au standard F3, missile de croisière SCALP-EG, Armement Air-Sol Modulaire (AASM). Le *Charles de Gaulle* a été déclaré opérationnel le 11 décembre 2009. En 2010, l’activité du groupe aérien embarqué (GAé) a été marquée par l’exercice OTAN *Brilliant Mariner* (Atlantique, printemps 2010), exercice qui a permis aux jeunes pilotes du GAé de se familiariser aux vols depuis le porte-avions. Le GAé a ensuite repris un cycle normal de qualifications à l’appointage des pilotes et

d'entraînement avant son déploiement opérationnel, prévu le 15 octobre, dans l'océan indien. Ce départ a été retardé de plusieurs semaines en raison de la nécessité de changer une soupape de sécurité qui nécessite un arrêt complet de l'ensemble propulsif arrière.

Le rapporteur réitère son attachement à la nécessité de doter la France d'un second porte-avions, car elle conditionne la permanence à la mer du groupe aérien embarqué. Elle conditionne également le maintien du savoir-faire de nos équipages, acquis au prix de plusieurs années d'entraînement et de déploiement mais qui peut se perdre en quelques mois. Ce choix ne doit naturellement pas se faire au détriment du reste de la flotte, dont le format ne pourrait être réduit sans renoncer à l'ambition mondiale de notre marine. En attendant la décision du président de la République, l'année 2010 a été mise à profit pour poursuivre les études sur le mode de propulsion. Les résultats finaux de ces études, conduites par Areva, DCNS et STX Europe, sont attendus mi-2011 et pourront donc être soumis au Président de la République avant la fin de l'année 2011.

## **2. Les tensions sur l'entretien du matériel**

Si les programmes d'équipement se poursuivent, des tensions pourraient apparaître sur l'entretien du matériel, diminuant, à terme, la capacité de déploiement de la marine.

### **- les crédits d'entretien programmé des matériels**

Les crédits d'entretien programmé des matériels (EPM) servent à financer la maintenance des aéronefs, des bâtiments de surface, des sous-marins et des systèmes de transmission à longue distance. Ils s'élèvent pour 2011 à 1 211 millions d'euros en AE et à 1 217 millions d'euros en CP, soit une baisse sensible par rapport à 2010.

**CRÉDITS D'EPM PAR SOUS-ACTION**

*(en millions d'euros courants)*

Sous action		LFI 2010		PLF 2011	
		AE	CP	AE	CP
48	Soutien de la force d'action navale	500	354	375	374
49	Soutien de la force sous-marine	643	307	338	411
50	Soutien de l'aviation navale	376	300	421	344
54	Soutiens transverses des forces navales	113	79	77	88
<b>Totaux</b>		1 632	1 040	1 211	1 217

*Ce tableau restitue uniquement les crédits relatifs à l'EPM et à la dissuasion.*

*Source : ministère de la défense*

L'année 2010 a été marquée, il est vrai, par des engagements pluriannuels conséquents, et la dotation en AE pour 2011 de l'EPM de la préparation des forces navales retrouve ainsi un niveau légèrement inférieur à celui de l'année 2009. La loi de finances initiale pour 2010 intégrait en effet une part importante d'autorisation d'engagements pluriannuels. Le projet de loi de finances pour 2011 ne prévoit que 94 millions d'euros pour la notification de contrats de maintenance pluriannuels.

Cette dotation 2011 ne permettra pas de financer toute l'activité prévue par la loi de programmation militaire. La marine devra ainsi réduire la part des crédits réservés aux interventions en dehors des phases d'entretien programmé et aux rechanges aéronautiques. Cela revient donc, comme l'a souligné l'amiral Forissier lors de son entretien avec le rapporteur, à augmenter la part de risque assumée par la marine et à accroître les indisponibilités de ses moyens. Cela se traduira concrètement par une diminution modérée de ses capacités de déploiement.

L'admission au service actif de moyens nouveaux (Rafale F3, frégates Horizon, hélicoptères NH90), avec un coût de maintien en condition opérationnelle (MCO) qui s'avère souvent plus élevé que les anciens matériels, fera en outre peser sur l'EPM une contrainte plus forte.

CRÉDITS D'EPM PAR COMPOSANTE

(en millions d'euros)

	Prévision de crédits 2011	
	AE	CP
Démantèlement des matériels	13 725 000	11 644 000
EPM des flottes aéronautiques	339 682 000	288 752 000
EPM des SIC	14 532 000	2 999 000
EPM flotte navale	464 441 000	574 380 000
EPM. des matériels de l'aéronautique navale : Rafale	81 051 000	55 312 000
EPM flotte navale dissuasion	297 321 000	284 315 000
<b>Total</b>	<b>1 201 752 000</b>	<b>1 217 402 000</b>

Source : ministère de la défense.

On peut souligner par ailleurs que la marine augmente dans le même temps son effort pour le démantèlement des navires et des aéronefs (11,6 millions d'euros en 2011 contre 10,2 millions d'euros en 2010) ce dont le rapporteur, sensible à cette question du démantèlement, ne peut que se réjouir <sup>(1)</sup>.

**- la disponibilité des bâtiments**

La notion de disponibilité des matériels de défense est mesurée, depuis 2009, par la « disponibilité technique opérationnelle » (DTO), qui correspond au volume de matériels disponibles rapportés à un volume nécessaire pour assurer le contrat opérationnel, appelé seuil optimal. Pour la marine, le volume de matériels disponibles correspond au nombre de bâtiments qui ne sont pas en arrêt technique, majeur ou intermédiaire, ni indisponibles pour cause d'aléas (indisponibilité accidentelle).

Pour les **sous-marins nucléaires d'attaque (SNA)**, 2008 avait été une mauvaise année avec un taux de disponibilité de 40 % essentiellement en raison d'arrêts techniques majeurs (ATM) beaucoup plus longs que programmés, liés à des dysfonctionnements dans le management des chantiers et d'aléas à caractère technique. En 2009, les ATM ont été réalisés en prenant en compte les enseignements de l'année 2008. Pour respecter les contraintes budgétaires imposées par la LPM, le nouveau contrat « SM2 » pour le MCO des SNA, entré en vigueur en 2010, prévoit un gel de neuf mois avant l'entrée en ATM de trois SNA sur la période 2010-2014. En conséquence, durant cette période, la disponibilité des SNA, toute chose égale par ailleurs, sera inférieure à celle de la période précédente.

Concernant la **flotte de surface**, en 2009, le porte-avions a été en indisponibilité pendant environ six mois, notamment en raison des avaries rencontrées sur les accouplements des lignes d'arbres. Ces derniers seront à

---

(1) Voir notamment le rapport d'information n° 3609, déposé le 24 janvier 2007, sur le démantèlement des navires de guerre.

nouveau changés durant l'arrêt technique programmé de l'été 2010. La DTO des frégates de défense aérienne (FDA) a été inférieure au « seuil minimal » en raison des programmations d'arrêt technique durant cette période, et du sous-dimensionnement du parc de FDA en service rapporté à celui nécessaire pour la satisfaction du contrat opérationnel.

Les autres parcs de matériels sont au-dessus du « seuil minimal ». Leur DTO n'a pas fait l'objet de variation significative au cours de l'année 2009.

**TAUX DE DISPONIBILITÉ TECHNIQUE ET DE TAUX DE DISPONIBILITÉ TECHNIQUE OPÉRATIONNELLE  
PAR COMPOSANTE OPÉRATIONNELLE**

Composante opérationnelle	Bâtiments	2006	2007	2008	2009	2009	1 <sup>er</sup> semestre 2010	Seuil optimal	Seuil critique
		DT	DT	DT	DT	DTO	DTO	DTO	DTO
Aéronautique – navale	PA	78,9 %	(1)	(2)	49 %	49 %	91 %	100 %	NS (3)
Projection de forces	TCD/BPC	91 %	77 %	76 %	85 %	85 %	84 %	100 %	50 %
Lutte anti-aérienne	FAA	82 %	60 %	77 %	69 %	46 %	55 %	100 %	65 %
Lutte anti-sous-marine	FASM	73 %	75 %	73 %	75 %	75 %	74 %	100 %	65 %
Sous-marins d'attaque	SNA	55 %	48 %	40 %	53 %	63 %	52 %	100 %	60 %
Guerre des mines	CMT	80 %	83 %	79 %	80 %	97 %	74 %	100 %	75 %
Frégates La Fayette	FLF	75 %	85 %	74 %	71 %	71 %	72 %	100 %	60 %
Patrouilleur de haute mer (ex avisos)	PHM (ex Avisos)	76 %	76 %	77 %	77 %	77 %	66 %	100 %	65 %
Bâtiments de soutien	PR	82 %	70 %	67 %	79 %	90 %	63 %	100 %	50 %

(1) PA CdG disponible à 100 % sur la période 01/01/07 au 01/09/07 (date d'entrée en IPER).

(2) PA CdG non comptabilisé en 2008 cause IPER.

(3) Non significatif dans la mesure où il n'y a qu'un seul porte-avions.

Source : ministère de la défense.

Dans ce contexte, les objectifs d'activité de la marine ont été revus à la baisse par rapport aux exigences de la LPM.

L'objectif plafond de la LPM 2003-2008, 100 jours de mer pour l'ensemble de la flotte et 110 pour les bâtiments de plus de 1 000 tonnes, avait déjà été restreint en 2009, sous la double pression financière des coûts de carburant et du MCO, à 90 et 99 jours respectivement.

De même, les contraintes financières sur le maintien en condition opérationnelle de l'**aéronautique navale** avaient également tendu la réalisation des objectifs d'heures de vol pour certaines catégories de pilotes malgré la politique de déflation du nombre de pilotes suivie par la marine : 188 heures au lieu de 220 pour les pilotes d'hélicoptères et 324 heures au lieu de 350 pour les pilotes de la patrouille maritime. Pour 2010, les mêmes objectifs avaient été



reconduits pour la flotte et pour l'aéronautique navale, toujours du fait des coûts du MCO. Le programme d'activités des forces a été établi sur cette base et devrait donc être globalement réalisé. Pour autant, ces normes d'activités considérées comme un objectif constituent à la fois un plafond à ne pas dépasser mais également un seuil bas compte tenu des besoins tant opérationnels qu'organiques (formation, maintien des savoir-faire).

**ACTIVITÉ DE LA MARINE – NORME ANNUELLE LPM (2009 – 2014) ET ACTIVITÉ DES QUATRE DERNIÈRES ANNÉES**

	Unités	Norme annuelle LPM	2006 Réalisation	2007 Réalisation	2008 Réalisation	2009 Réalisation
Jours de mer par bâtiment	Jours	100	92	94	87	87
Bâtiment de haute mer	Jours	110	109	110	94	97
Heures de vol par pilote de chasse marine	Heures	180	167	170	170	195
Qualifié nuit	Heures	220	196	199	200	199
Heures de vol par pilote d'hélicoptère marine	Heures	220	217	211	193	188
Heures de vol par équipage de patrouille maritime	Heures	350	342	339	325	324

Source : ministère de la défense.

La marine ne dispose donc pas de marge de manœuvre et tout aléa matériel (panne) ou opérationnel (mission non programmée) nécessitera d'annuler une autre mission ou de revoir à la baisse le niveau d'entraînement.

Pour 2011 les contraintes du MCO perdurent et il n'est pas identifié à ce jour d'évolution drastique du prix des carburants. Les objectifs d'activités avaient été initialement reconduits avec une légère hausse pour **la flotte** : 92 jours de mer pour l'ensemble de la flotte et 100 pour les bâtiments de plus de 1 000 tonnes, pour tenir compte des besoins opérationnels. Or la diminution des montants consacrés aux provisions pour aléas techniques va entraîner une recrudescence de ceux-ci, qui a conduit à prévoir dans le projet annuel de performances une réduction du nombre de jours de mer moyen par rapport à 2010 : 88 jours pour l'ensemble de la flotte et 97 pour les bâtiments de plus de 1 000 tonnes. Cela engendrera nécessairement quelques tensions sur la réalisation de l'activité.

## **B. LA RATIONALISATION DES STRUCTURES DE SOUTIEN**

### **1. Deux bases de défense hors norme**

La marine nationale dispose, avec les bases de défense de Brest et de Toulon, de deux bases aux dimensions exceptionnelles qui nécessitent une adaptation de l'organisation et des processus interarmées à quelques-unes de leurs spécificités.

La taille de ces bases est, tout d'abord, hors norme. La base de Brest, expérimentale depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, comprend ainsi plus de 18 000 personnes, soit l'équivalent de quinze petites bases, auxquelles viendront s'ajouter en 2011 les personnels des unités de Lorient, portant les effectifs de la base à 22 500. La base de défense de Toulon, qui sera créée au 1<sup>er</sup> janvier 2011, sera quant à elle, avec plus de 23 000 actifs, la plus grande base de défense de France. À elles deux, les bases de Toulon et de Brest regrouperont donc la quasi-totalité des effectifs de la marine, la base de défense de Cherbourg, en place depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, étant de dimension plus modeste.

Il faut ensuite souligner que les unités soutenues par la base de Brest sont quasi exclusivement des unités de la marine (cela est moins vrai à Toulon, où seulement les deux tiers des effectifs appartiennent à la marine). Cette dominante marine, qui sera encore renforcée à Brest par le rattachement de la base aéronavale de Lann-Bihoué (2 000 personnes) et de la base des fusiliers marins et commandos (1 500 personnes), facilite la mise en place de la réforme.

On trouve aussi dans les deux bases une concentration des échelons intermédiaires de services du ministère, qui disposent d'antennes locales, et des niveaux intermédiaires de la marine, ce qui permet de fusionner ces niveaux de commandement.

Les deux bases se caractérisent enfin par la complexité et la variété des activités conduites (militaires, industrielles, nucléaires) qui nécessitent une organisation pour la maîtrise des risques et la prévention des accidents (sécurité et santé au travail, gestion des crises, protection de l'environnement) particulièrement robuste et bien coordonnée.

Une collaboration étroite s'est naturellement instaurée entre les deux bases afin que Toulon puisse bénéficier de l'expérience pionnière de la base de Brest.

Si le fonctionnement de la base de défense de Brest est satisfaisant après quelques mois de pratique, on peut néanmoins relever deux principaux sujets d'inquiétude.

Le processus d'administration et de gestion des personnels civils nécessite tout d'abord d'être clarifié. Les rôles respectifs des établissements, du groupement de soutien de la base de défense et du centre interministériel de gestion (CMG) ne sont en effet pas encore parfaitement définis, ce qui est préjudiciable à la rationalisation de cette activité complexe et sensible.

Surtout, l'accroissement significatif de services interarmées spécialisés (CMG, service du commissariat des armées, défense mobilité...) dont l'activité était précédemment intégrée dans une même armée pose la question de leur nécessaire coordination. Le bénéfice de la mutualisation serait en effet complètement perdu si cela aboutissait à ce que les unités opérationnelles adressent leurs besoins à plusieurs interlocuteurs interarmées là où elles n'avaient qu'un seul interlocuteur de la marine ! Lors de ses déplacements à Brest et

Toulon, le rapporteur a pu mesurer cette inquiétude du personnel devant le risque d'apparition de nouveaux « tuyaux d'orgues ». Une réflexion est en cours à ce sujet, dont une piste serait la mise en place d'une autorité réelle de coordination au niveau local des services de soutien spécialisés.

## **2. La restructuration des bases de l'aéronautique navale**

L'aéronautique navale connaît d'importantes restructurations puisqu'en 2011 la marine nationale n'aura plus d'unités stationnées sur les sites de Dugny, de Toussus-le-Noble et de Nîmes-Garons.

Pour ce qui concerne le site de Nîmes-Garons, il a été décidé d'y transférer le 503<sup>e</sup> régiment du train et d'y créer le groupement de soutien de la base de défense de Nîmes. Les unités actuellement affectées sur cette base aéronavale (BAN) seront alors transférées vers Lann-Bihoué.

Depuis la fin de l'année 2009, le terrain de Nîmes-Garons n'est plus utilisé pour l'entraînement des avions de chasse de l'aviation embarquée. Au 1<sup>er</sup> juillet 2010, les Xingu de la flottille 28F ont rejoint la BAN de Lann-Bihoué. À l'été 2011, les Atlantique 2 de la flottille 21F opéreront également ce même transfert vers la Bretagne. L'essentiel des moyens de patrouille et de surveillance maritime sera alors regroupé sur la BAN de Lann-Bihoué. Il n'y aura plus d'activité aérienne militaire sur le site de Nîmes-Garons.

### **- mesures d'accompagnement de la fermeture de la base**

Pour le personnel militaire hors flottilles, il n'y a pas d'accompagnement spécifique, la direction du personnel militaire de la marine opérant au cas par cas en fonction des *desiderata* et des postes à honorer. Ainsi une centaine d'emplois seront transférés vers la BAN de Lann-Bihoué. Sur 181 agents civils, 63 ont été ou seront mutés, 11 détachés, 1 mis à disposition et 26 quitteront définitivement le ministère de la défense. La situation de 101 personnes est donc dès à présent réglée. Les discussions avec la direction départementale de la sécurité civile pour reprendre du personnel de la maintenance aéronautique n'ont pas abouti. En revanche, la création du groupement de soutien de base de défense (GSBdD) de Nîmes-Garons offre de nouvelles opportunités de reclassement.

### **- transfert vers la base aéronavale de Lann-Bihoué**

Le transfert des unités de Nîmes-Garons vers la BAN de Lann-Bihoué nécessite une adaptation de l'infrastructure. Le coût des travaux liés au transfert à réaliser (densification du site de Lann-Bihoué et dépenses liées à l'accueil des détachements de l'aéronavale sur la base aérienne d'Istres) est estimé aujourd'hui à 48 millions d'euros, financé sur quatre années budgétaires.

Ce transfert permettra de faire de substantielles économies de masse salariale, du fait de la suppression de 375 ETP, soit 21,81 millions d'euros fin 2012 en année pleine.

### **- poursuite de l'activité opérationnelle de la marine nationale après la fermeture de la BAN de Nîmes-Garons**

L'activité aéronautique opérationnelle et d'entraînement continuera en Méditerranée, principalement à partir de la BAN d'Hyères et de la BA d'Istres, au moyen de détachements.

Pour les missions de patrouille et de surveillance maritime en Méditerranée, des détachements occasionnels d'Atlantique 2 et de F50 seront déployés sur la BAN d'Hyères à partir de la BAN de Lann-Bihoué.

Pour les expérimentations conduites par le centre d'expérimentations et de réception de l'aéronautique navale (CEPA), le détachement Atlantique 2 du CEPA sera transféré de la BAN de Nîmes-Garons vers la BA d'Istres à l'été 2011.

Pour le groupe aérien embarqué (GAé), la BA d'Istres aura la capacité d'accueillir les flottilles de Rafale, de SEM et de E2C pour des activités devant être réalisées dans le Sud de la France, notamment une partie du volume annuel de campagnes ASSP<sup>(1)</sup>.

Outre-mer, la BAN de La Tontouta en Nouvelle-Calédonie sera fermée à l'été 2011 dans le cadre de l'élaboration du schéma général des implantations de la défense outre-mer, l'armée de l'air reprenant cette plateforme à l'été 2011. En attendant leur fin d'affectation outre-mer, les marins actuellement en poste sur cette BAN seront réaffectés dans une autre unité de Nouvelle-Calédonie. À l'été 2011, il ne subsistera qu'un détachement de la 25F, mettant en œuvre deux avions de surveillance maritime (Gardian).

### **3. Le service du commissariat des armées et le service logistique de la marine**

#### **- le service du commissariat des armées**

La montée en puissance, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, du service du commissariat des armées (SCA) doit prendre en compte deux paramètres, essentiels au maintien de la qualité du soutien attendue par la marine :

- le besoin d'adapter les organisations centrales et déconcentrées aux changements de responsabilités opérés par les décrets de 2009 sur l'ensemble de l'organisation du ministère ;

---

*(1) Appontage Simulé Sur Piste : formation initiale sur piste à l'appontage des jeunes pilotes avant qualification à bord du porte-avions et entraînement sur piste de tous les pilotes du GAé avant chaque embarquement à bord du porte-avions.*

- l'impérieuse nécessité d'assurer la continuité des prestations de soutien dans tous les domaines (solde, droits financiers individuels, achats, finances, logistique commune).

Si la continuité des prestations est maintenue, le manque d'harmonisation des systèmes d'information et de pratique entre les armées demeure encore important. C'est dans le domaine achats finances et comptabilité que le SCA a conduit ses premières actions d'envergure au travers des plates-formes « achats finances », d'une part et de ses entités d'audit et de contrôle comptable d'autre part.

La mise en place des fonctions achats et finances a été perturbée par la montée en puissance complexe de CHORUS, dont la plupart des interlocuteurs du rapporteur pour avis ont souligné les importants retards de paiement des fournisseurs qu'elle a induits. Il n'est par conséquent pas facile de dresser aujourd'hui un premier bilan du fonctionnement de ces plateformes.

Dans le domaine du contrôle comptable, la répartition des rôles entre les entités du SCA et les entités d'armée reste à affiner et la chaîne des processus de contrôle se consolidera en conséquence, avec les répercussions nécessaires sur les ressources humaines dédiées.

Les activités du SCA au profit de la marine sont encadrées par une convention de soutien finalisée en mai 2010.

#### **- le service logistique de la marine**

Regroupant les activités de maîtrise d'œuvre technique et logistique spécifiques de la marine (ateliers et magasins), le service logistique de la marine (SLM) a conduit sans difficulté le travail d'intégration des entités issues des ateliers militaires de la flotte et des entités issues des ex-services des marchés du commissariat.

S'il est encore trop tôt pour pouvoir quantifier les gains de productivité du soutien naval engendrés par ce regroupement sous une tête unique, les premiers travaux de programmation globale des activités des ateliers au niveau national, jamais réalisés auparavant, sont en cours de finalisation, en étroite liaison avec le service de soutien de la flotte (SSF), maître d'ouvrage délégué du MCO naval.

En ce qui concerne la programmation nationale du réapprovisionnement des matériels mobiles d'armement des bâtiments, son analyse et sa pleine mise en œuvre ne feront sentir leurs effets qu'en 2012.

Le SLM semble aujourd'hui bien structuré pour apporter une réponse satisfaisante à la contrainte budgétaire et pour s'adapter aux exigences des bâtiments de nouvelle génération (FREMM en particulier).



## II. — LE PERSONNEL : UN NIVEAU D'EXIGENCE TOUJOURS PLUS ÉLEVÉ

### A. LA POURSUITE DE LA RÉDUCTION DES EFFECTIFS

#### 1. Une trajectoire régulière

La LPM prévoit que le format général de la marine doit être ramené à 44 000 hommes en 2014-2015, 37 000 militaires et 7 000 civils, contre 48 000 en 2008. L'essentiel de ses effectifs 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 l'année 2011, le plafond d'emploi autorisé de ce BOP s'élève à 41 032,37 ETPT, dont 36 076,50 militaires et 4 955,87 civils, soit une réduction nette de 2 591,63 emplois.

#### ÉVOLUTION DU PMEA 2010/2011 DU BOP 178 21C TITRE II ET HORS TITRE II <sup>(1)</sup>

(unités)

Catégories	PMEA 2010 Titre 2 et Hors titre 2	Mesures d'économie	Transferts	Ajustements techniques	PMEA 2011 Titre 2 et Hors titre 2
Officiers	4 429	- 30,00	- 182,00	- 3,00	4 214,00
Officiers mariniers	24 385	- 426,50	- 313,00	- 13,00	23 632,50
Militaires du rang	7 439	- 130,00	- 92,00		7 217,00
Volontaires	1 066	- 51,00		- 2,00	1 013,00
<b>Total militaires</b>	<b>37 319</b>	<b>- 637,50</b>	<b>- 587,00</b>	<b>- 18,00</b>	<b>36 076,50</b>
Catégorie A	423		- 69,24	5,00	358,76
Catégorie B	875	- 1,00	- 182,46	3,00	694,54
Catégorie C	2 009	- 30,50	- 221,04	- 3,00	1 754,46
Ouvriers d'État	2 998	- 124,50	- 738,39	13,00	2 148,11
<b>Total civils</b>	<b>6 305</b>	<b>- 156,00</b>	<b>- 1 211,13</b>	<b>18,00</b>	<b>4 955,87</b>
<b>Total général</b>	<b>43 624</b>	<b>- 793,50</b>	<b>- 1 798,13</b>		<b>41 032,37</b>

(1) Le hors titre II comprend le personnel affecté à la présidence de la République et au SIAé.  
Source : ministère de la défense.

Cette baisse des effectifs s'explique plus par des transferts de personnel que par des suppressions de postes. Les transferts de personnel du BOP vers d'autres organismes du ministère concernent essentiellement les soutiens et sont liés à la montée en puissance des groupements de soutien des bases de défense (GSBDD) et du service commissariat des armées (SCA). Ils comprennent également le transfert du soutien pétrolier de la flotte au service des essences des armées (SEA).

Au total, la marine supprimera 5 600 postes au sein du BOP 178-21C d'ici 2015, auxquels il convient d'ajouter le retour de marins mis à la 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, répartis de la manière suivante :

- un tiers au titre exclusif des fonctions opérationnelles identifiées dans le Livre blanc et qui se traduit par des désarmements d'unité et/ou fermetures de bases ;

- un tiers au titre exclusif du soutien dans le cadre de la révision générale des politiques publiques ;

- un tiers au titre de la réorganisation interne et de retour de marins servant à l'extérieur de la marine.

Cette importante suppression de postes, dont 1 000 restent encore aujourd'hui à identifier, exige de la marine une optimisation de tous ses modes de fonctionnement.

**PLANIFICATION DE LA DÉFLATION D'EFFECTIF EN ETPE**

Catégorie	Départ 2007	Déflation 2008-2015	Pourcentage de déflation	Arrivée 2015	Arrivée 2015 après transferts	Cible Livre blanc
Marins militaires du 21C	39 021	- 4 820	12 %	36 908	32 000	/
Marins militaires hors 21C mais dans MD	2 707				5 000	/
Civils du 21C	8 174	- 1 180	14 %	2 985	3 000	/
Civils transférés dans MINDEF		- 4 009	44 %	/		/
<b>Total après transferts</b>	<b>49 902</b>	<b>- 10 009</b>	/	<b>39 893</b>	<b>40 000</b>	/
<b>Total sur référentiel 2007</b>	<b>49 902</b>	<b>- 6 000</b>	12 %	<b>43 902</b>		<b>44 000</b>

Source : ministère de la défense.

## 2. Les mesures d'accompagnement des restructurations et d'incitation au départ

La diminution des effectifs de la marine s'opère selon un processus en plusieurs étapes. L'état-major des armées fixe, tout d'abord, la cible de déflation des effectifs à atteindre. L'état-major de la marine, en relation avec les ports, répartit ensuite entre ces derniers la charge de déflation à atteindre. Les ports identifient dès lors les postes devant être supprimés dans l'année, ainsi que les titulaires de ces postes. Les unités concernées par ces déflations sont mentionnées dans l'arrêté ministériel fixant la liste des opérations de restructuration ou de réorganisation des établissements du ministère de la défense.



Le personnel dont le poste est supprimé ou transféré bénéficie alors d'un plan d'accompagnement des restructurations. Ce dispositif garantit :

- un accompagnement personnalisé par des structures *ad hoc* (antenne mobilité reclassement, assistée de la cellule régionale de mobilité reclassement, chargée d'assister le personnel de façon individualisée dans l'identification d'un projet professionnel, trois propositions différentes de reclassement devant être présentées à l'agent),

- une mobilité facilitée et indemnisée (si la nouvelle résidence administrative de l'agent est à plus de 20 kilomètres de la précédente ou si le changement de résidence administrative a entraîné un changement de résidence familiale).

Par ailleurs, l'administration informe les organisations syndicales de l'avancée des opérations de restructuration par le biais de diverses commissions : commission locale de restructuration (au niveau de l'établissement), commission régionale de restructuration (qui traite au niveau régional des mêmes questions que la commission locale) et comité de suivi de restructuration (qui, deux fois par an, dresse un bilan des opérations de restructuration).

Le projet de loi de finances prévoit 18,2 millions d'euros de crédits au titre du pécule d'incitation à une seconde carrière. En 2010, 89 officiers ont bénéficié de ce pécule, ainsi que 238 officiers mariniens. Compte tenu des dispositions du projet de réforme des retraites qui sont de nature à ralentir le nombre de départs (recul des limites d'âge, augmentation de la durée de service nécessaire pour la liquidation de la pension et de la limite de durée des services des militaires sous contrat), il est important que les crédits alloués à cette action soient maintenus et même prorogés au-delà du 31 décembre 2014 afin de maintenir des départs à un niveau élevé.

## **B. LE RECRUTEMENT ET LA FORMATION**

### **1. Un recrutement toujours sélectif**

Depuis 2009, le recrutement des **officiers** est réduit par cohérence avec la réduction des effectifs de la marine nationale. Cette baisse a essentiellement concerné les métiers de domaine d'emploi du soutien, notamment les officiers sous contrat (OSC) courts (- 61 % entre 2007 et 2010), les besoins en postes opérationnels ayant été maintenus. Cette réduction sera stoppée dans les années à venir, compte tenu du nouveau format arrêté à l'horizon 2014, de la nécessité pour la marine nationale de maintenir un flux constant de ses effectifs (pour conserver une moyenne d'âge en relation avec les exigences du métier), et des demandes supplémentaires pour l'organisation du traité de l'Atlantique nord (OTAN) en raison de la réintégration de la France dans le commandement militaire. Le recrutement des officiers ne soulève pas de difficulté particulière pour l'ensemble des métiers et carrières proposés et le taux de sélectivité reste satisfaisant. L'école

navale a néanmoins décidé en juin dernier de rattacher son concours à la banque de notes Centrale-Supélec plutôt qu'à la banque d'épreuves des concours communs polytechniques afin de lui offrir une attractivité plus grande.

RÉPARTITION DES RECRUTEMENTS PAR CATÉGORIE

Catégories	2008	2009	2010 <sup>(1)</sup>	2011 <sup>(1)</sup>
Officiers	280	256	213	226
Officiers mariniers	636	732	771	733
- dont externe	616	711	754	715
- dont interne	20	21	17	18
Quartiers maîtres et matelots	1 750	1 626	906	900
Volontaires	736	645	552	490
<b>Total</b>	<b>3 402</b>	<b>3 259</b>	<b>2 442</b>	<b>2 349</b>

(1) Prévisions.

Source : ministère de la défense.

En revanche, le recrutement d'**officiers mariniers** rencontre des difficultés dans les spécialités opérationnelles (besoins des unités de surface et des sous-marins). Pour attirer les jeunes Français, la marine nationale a lancé une campagne de communication en mars 2009, qui a suscité une augmentation des candidatures. La promotion de février 2010 de l'école de maistrance a été honorée à 94 % et la tendance pour celle de septembre avoisine les 100 %, avec un volume important de candidatures de bon niveau.

Le plan de recrutement des **quartiers-maîtres de la flotte** et des **matelots** a été divisé par deux depuis 2008. Les taux de sélection en 2010 sont généralement très élevés. Néanmoins, quelques difficultés subsistent pour le recrutement dans certains métiers, difficultés qui se manifestent notamment à travers la qualité des dossiers pour les métiers « matelot pont d'envol » et « matelot maintenance aéronautique ».

### **Retour d'expérience de la première mission « Jeanne d'Arc » du BPC Tonnerre**

*Après le retrait du service actif de la Jeanne d'Arc l'année dernière, les capacités et la polyvalence des BPC ont conduit à les retenir comme bâtiment d'accueil des missions de formations des officiers. Ces missions de formation « école » seront réalisées dans les zones de déploiement préférentielles des BPC, tout en étant aménagées afin de permettre de basculer à tout moment vers un emploi opérationnel. La première de ces missions a eu lieu l'année dernière.*

*Le groupe composé du BPC Tonnerre et de la frégate anti-sous-marine Georges Leygues a été déployé dans l'arc de crise défini par le Livre blanc. Parti de Brest le 4 mars 2010, il a traversé la Méditerranée afin d'être repositionné en océan Indien jusqu'au mois de juillet, en renfort des forces aéronavales qui y sont déjà déployées.*

*Au cours de cette mission, le Tonnerre a effectué huit relâches opérationnelles à l'étranger (parmi lesquelles la Jordanie, Djibouti, les Seychelles, le Kenya ou encore l'Afrique du Sud) et une dans un département d'outre-mer, la Réunion. Outre les composantes « marine », quelque 450 militaires de l'armée de terre ont participé à la première moitié de la mission entre Brest et Djibouti, plus spécifiquement dédiée à l'entraînement amphibie. Le groupe a également participé à l'opération européenne de lutte contre la piraterie Atalanta.*

*Les officiers élèves ont pris le diapason des capacités opérationnelles très étendues du BPC, qui en font une unité polyvalente. Le Tonnerre a en effet été utilisé, dans le cadre de cette mission, dans quasiment tout le spectre de ses capacités.*

*L'escorte du Georges Leygues a permis de disposer de capacités opérationnelles complémentaires et de conserver un ancrage de la formation sur un bâtiment de combat plus classique, mais dont les dimensions et le système de combat sont encore largement répandus au sein de la force d'action navale.*

*Les 120 officiers en formation ont été pleinement intégrés à l'exploitation et à l'activité des bâtiments, qu'elles soient opérationnelles ou tournées vers le soutien. L'apprentissage a été essentiellement pratique, les officiers élèves étant incorporés directement dans les chaînes de mise en œuvre et les services. Les heures de quart se sont également ajoutées à un programme dense.*

*Le changement de modèle de la formation des officiers de marine représentait un défi que la réussite de cette mission a permis de relever.*

Alors que le nombre de places offertes aux **volontaires** officiers reste stable, celui des volontaires équipages baisse depuis la mise en place du recrutement des quartiers-maîtres et matelots de la flotte, en remplacement des

contrats d'engagement initial de longue durée et des contrats d'engagement initial de moyenne durée. Dorénavant, le volontariat est assimilable au sein de la marine à un stage renouvelable, permettant à un jeune de concrétiser ensuite son projet par un recrutement comme quartier-maître de la flotte ou comme officier marinier à l'école de maistrance. Le volontariat reste toujours un excellent produit d'appel, sans difficulté particulière. Le nombre de candidatures pour le volontariat officier aspirant, notamment pour exercer comme chef de quart à la passerelle d'un navire, est quant à lui en augmentation constante parmi les étudiants du niveau BAC +4 à BAC +5. Ce stage d'une année remporte un vif succès grâce à l'expérience hors du commun qu'il apporte aux jeunes diplômés.

### **La campagne de recrutement *Trois jours en mer***

*La marine a lancé cette campagne originale, à destination des 15-24 ans, à l'automne dernier. Il s'agissait de mettre en place une sélection nationale offrant à quatre jeunes gens une immersion sur un bâtiment de la marine nationale.*

*Le casting a eu lieu en novembre 2009 grâce à une intense campagne de communication à la radio, sur Internet et dans la presse ainsi que par voie d'affichage.*

*L'immersion des quatre jeunes retenus a été filmée et a ensuite fait l'objet d'une « web série » qui a rencontré un écho certain lors de sa diffusion en mars 2010 sur le site Internet [etremarin.fr](http://etremarin.fr) : la marine a enregistré des pics de candidatures assez forts à chaque diffusion.*

*Un troisième volet de la campagne sera lancé à la fin du mois de novembre selon le même principe.*

## **2. La réouverture de l'école des mousses : des débuts encourageants**

Proposée par le chef d'état-major de la marine et décidée par le ministre de la défense, la réouverture de l'école des mousses, en septembre 2009, renoue avec la tradition d'excellence et de courage qui avait toujours été la sienne et permet de doter le corps des quartiers-maîtres de la flotte d'un vivier solide.

Pourquoi une telle institution avait-elle été fermée, il y a un peu plus de vingt ans, en 1989 ?

Sa fermeture avait été décidée dans un contexte où la marine bénéficiait du vivier important que représentait le concours des jeunes appelés, issus principalement des professions maritimes et des milieux de la pêche, pendant la durée de leur service national. C'est aussi l'époque où l'Éducation nationale entendait envoyer au baccalauréat 80 % d'une classe d'âge avec pour conséquence la réduction du flux des jeunes qui entendaient entreprendre un parcours

d'apprentissage dans les écoles préparatoires de la marine nationale, l'école des mousses et l'école des apprentis mécaniciens. C'est enfin l'époque où, compte tenu du rythme soutenu des évolutions technologiques de ses bâtiments et équipements de combats, la marine a choisi de faire porter l'effort en priorité sur la maîtrise technique de ses systèmes d'armes par des techniciens aguerris, privilégiant ainsi les cadres intermédiaires, les officiers mariniens, recrutés après leur succès au baccalauréat.

La nouvelle école propose aujourd'hui une offre originale en donnant la possibilité à 150 jeunes français, d'acquérir, sans condition de diplôme et par le biais de l'apprentissage, une solide culture et une formation aux métiers de marin militaire tout en consolidant le bagage scolaire, avec à la clé la possibilité de s'engager pour quatre ans dans la marine nationale comme quartier-maître et matelot de la flotte.

Pour sa première année de fonctionnement, l'école a reçu 750 dossiers de candidatures pour 150 places, ce qui montre bien que cette école répond à un besoin réel. Cette renaissance s'est accompagnée d'une large exposition médiatique, grâce en particulier au défilé du 14 juillet sur les Champs-Élysées, qui valorise l'école dans la population et permet de maintenir un nombre de candidatures fort et stable.

Les chiffres obtenus la première année sont très encourageants : 150 mousses en début de scolarité, 139 à la fin, 137 qui obtiennent leur brevet dont 2 inaptes à l'engagement et au final 128 qui signent un contrat de quatre ans dans la marine. Le taux d'attrition est donc de 14,7 % ce qui peut sembler faible compte tenu de la versatilité des jeunes de 16 ans face au choix si particulier que constitue un engagement comme marin militaire. Globalement, au vu des retours des commandants des écoles de spécialité et des unités qui ont déjà accueilli des mousses dans leur équipage, l'expérience de la première année semble concluante. Les mousses sont loués pour leur attitude, leur engagement, leur discipline et leur politesse. Ils semblent bien armés pour affronter leur première affectation. Le handicap scolaire initial devrait être partiellement comblé par l'esprit qui leur a été inculqué à l'école des mousses. On peut estimer qu'environ 50 % d'entre eux disposent du potentiel pour aller au BAT et que 20 % pourront prétendre aller jusqu'au brevet supérieur (BS).

### **Fonctionnement de l'école des mousses**

*L'école des mousses est hébergée par le centre d'instruction navale (CIN) de Brest. Elle a hérité des infrastructures de l'ancien cours des matelots (CDM). Pour fonctionner, l'école dispose en propre d'un bâtiment d'internat de 150 places et de la majeure partie de l'aile ouest du bâtiment dit de première ligne.*

*Elle bénéficie de la récupération de l'ex-patrouilleur Sterne pour les besoins de l'instruction comme plate-forme pédagogique statique. Grâce à la générosité d'un mécène, elle bénéficiera bientôt de la mise à disposition d'un voilier de 15 mètres d'une capacité de 12 places. Elle s'appuie également sur de nombreux partenariats : Fondation Belem, DCNS, Yole Club Brest-Iroise...*

*L'encadrement est composé de sept enseignants et deux cadres détachés de l'éducation nationale, d'un enseignant militaire et neuf surveillants de la défense.*

*La première évaluation en exécution des dépenses de fonctionnement de l'école s'établit 2,107 millions d'euros, soit 14 000 euros par mousse.*

*L'emploi de marins militaires mineurs se heurte à certaines dispositions du code du travail. Les articles L. 4153-8 et L. 4153-9 prévoient en effet l'interdiction de faire pratiquer certains travaux, précisés par voie réglementaire, par des mineurs. Beaucoup de ces travaux concernent la marine (réparation d'équipements en marche, usage de certains produits, port de matériel...). L'article L. 4111-6 offre néanmoins la possibilité de définir par décret en Conseil d'État des prescriptions particulières à certaines professions ou à certains risques. Cette possibilité n'a pas encore été exploitée par le ministère de la défense pour les élèves de l'école des mousses, à l'inverse de ce qui avait été fait pour les mineurs embarqués dans la marine marchande, par exemple, ce que le rapporteur, naturellement, regrette.*

### **3. La formation du personnel**

La **formation des marins** est une entreprise particulièrement complexe car la marine comprend en son sein, en plus de ceux qui lui sont propres, à commencer par la navigation, tous les métiers des autres armées (à l'exception des conducteurs de char)! Compte tenu de son format réduit, elle doit en outre disposer d'une multitude de qualifications à forte exigence technique dont beaucoup ne sont pas disponibles à la sortie du système éducatif. Elle dispose enfin d'équipements de générations technologiques différentes et cherche à conserver la jeunesse de ses équipages (leur âge moyen est de 28 ans, 26 dans les sous-marins), ce qui la conduit à gérer de nombreux flux de micro-populations aux spécialités très pointues, comme par exemple les atomiciens.

Compte tenu de ces nombreuses contraintes, la marine a consacré 311 millions d'euros à la formation de son personnel en 2010, permettant de mettre en œuvre 22 530 actions de formation, ce qui a représenté 24 jours de formation par marin militaire et par an. Il faut souligner que 15 millions d'euros sont consacrés à des formations externalisées dans l'enseignement supérieur, des organismes privés et, surtout, à la formation des pilotes de chasse aux États-Unis (77 % de ces crédits).

**COÛT GLOBAL DE LA FORMATION PAR CATÉGORIE EN 2009 (HORS EXTERNALISATIONS)  
(RCS PERMANENTS MARINE ET ÉLÈVES INCLUS)**

*(en milliers d'euros)*

	<b>Coût</b>	<b>% du total</b>
Formation initiale équipage	31 012	10,43 %
Formation initiale des officiers marinières	23 074	7,76 %
Formation initiale des officiers	32 710	11,00 %
Formation certificat et brevet d'aptitude technique	45 155	15,18 %
Formation brevet supérieur	40 559	13,64 %
Formation brevet de maîtrise	11 362	3,82 %
Autres formations (lycée naval, étrangers, autres armées, autres organismes)	58 773	19,76 %
Stages marine	41 323	13,89 %
Formation officiers de niveau 1	5 611	1,89 %
Formation officiers de niveau 2	7 850	2,64 %
<b>Total</b>	<b>297 431</b>	

*Source : ministère de la défense*

La **validation des acquis de l'expérience** (VAE) se porte bien dans la marine, avec un taux de réussite régulier et situé autour de 97 %. Elle certifie des emplois très variés, qu'il s'agisse d'emplois manuels, scientifiques et techniques ou d'emplois « généralistes » comme les assistants de direction, les cuisiniers (un emploi de cuisinier marine représente à lui seul huit métiers dans le privé) ou « d'expertise », comme les hydrographes, les contrôleurs aériens, les mécaniciens, etc., sans oublier le titre d'ingénieur et le master « sciences et technologies maritimes ».

Le dispositif de VAE rencontre un succès croissant et comptabilise plus de 700 candidatures recevables pour l'obtention d'un titre de la marine depuis 2005, dont plus de 330 en 2009.

La marine a développé 45 certifications professionnelles correspondant aux divers métiers exercés : mécaniciens, électroniciens, pompiers, détecteurs,

contrôleurs aériens, maîtres de pont, spécialistes en protection défense, cuisiniers, secrétaires, comptables, météorologistes, hydrographes, informaticiens, entre autres. Ces certifications, inscrites au répertoire national des certifications professionnelles (RNCP), correspondent, tant du point de vue des métiers pratiqués que des niveaux d'encadrement et de responsabilités exercés, aux brevets militaires inscrits dans le cursus de progression professionnelle. Ces brevets militaires sont depuis 2005 accessibles soit par formation (voie classique), soit par VAE. La VAE permet donc, à l'instar de la formation, la progression interne et la promotion sociale des marins.

La démarche de certification des emplois a permis par ailleurs d'identifier une convergence des métiers de la marine avec ceux de la marine marchande ou de l'aéronautique civile. Elle ouvre la perspective de développer certaines synergies de formation et des opportunités de reconversion.

## C. LA CONDITION MILITAIRE

Le rapporteur a eu l'occasion, lors de ses déplacements à Toulon et Brest, de s'entretenir avec des équipages qui s'apprêtaient à partir en opération et ainsi pu mesurer leur enthousiasme et leur fierté. L'engagement d'un marin prend tout son sens lorsqu'il est en mer et lorsqu'il s'apprête à appareiller, toutes les inquiétudes ou malaises liés à ses conditions de travail disparaissent, comme l'ont indiqué au rapporteur nombre de ses interlocuteurs.

### 1. Être marin, une fierté

La marine dispose de nombreux canaux de remontée de l'information, rapports sur le moral, enquêtes, correspondants du personnel officier et non officier qui montrent que les marins, civils et militaires sont très attachés à leur identité de marin. Lors de ses entretiens, le rapporteur a perçu cette inquiétude à peine voilée à l'égard d'une interarmisation qui remettrait en cause la spécificité de la marine.

Les marins sont en effet très attachés aux valeurs de la marine et les mots « cohésion » et « fierté » reviennent dans la majorité des rapports sur le moral quelle que soit la catégorie de personnel. Les plans « *Être marin* » et « *Être combatif* », dont le but était de promouvoir les valeurs constitutives de l'état de marin et de militaire, ont reçu un écho très favorable.

Si beaucoup jugent l'embarquement pas assez valorisé, que ce soit en termes d'avancement, de bonification ou de solde, il faut souligner que cela ne correspond pas forcément à la réalité des chiffres. Mais il est vrai que la conciliation de la vie professionnelle et de la vie privée est devenue une exigence très forte. Pendant les déploiements opérationnels, le lien avec la famille est désormais considéré comme un droit légitime. Le marin reste donc très attentif à cette conciliation d'autant que l'évolution de la cellule familiale (célibat géographique, familles monoparentales) rend cet équilibre plus difficile.



Enfin, toutes les catégories de personnel évoquent une certaine insatisfaction en matière d'avancement. Les officiers voient leur possibilité de commander amoindrie en raison de la diminution du nombre de commandements à la mer pendant que les officiers marinières sous contrat, les quartiers maîtres et les matelots attendent une meilleure visibilité de leur carrière.

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

### **- les mesures indemnitaires**

Le budget 2011 comporte la troisième et dernière tranche de revalorisation des grilles indiciaires, débutée en 2009. Cette mesure concerne l'ensemble des militaires et apporte une réponse aux recommandations formulées par le haut comité d'évaluation de la condition des militaires dans son premier rapport.

L'année 2011 devrait aussi voir la troisième tranche de la revalorisation de 30 % de l'indemnité spéciale des plongeurs d'armes, mesure engagée depuis la loi de finances pour 2009. Celle-ci concerne une population sensible, employée dans des spécialités déficitaires (nageurs de combat et plongeurs démineurs). Le coût s'élève à 210 000 euros par an.

Cette année devrait également inclure la première tranche de la revalorisation de 30 % sur trois ans de l'indemnité pour travaux en scaphandre. Cette indemnité n'a pas été revalorisée de manière significative depuis 1996. Elle concerne la population des plongeurs de bord qui constitue le vivier de filières sensibles et déficitaires. Pour la marine, le coût s'élève à 160 000 euros pour l'année 2011. Cette mesure concerne également les autres armées et services.

2011 devrait aussi être l'année de mise en place de la prime de qualification « officier d'appontage sur porte-avions ». Cette mesure concerne une micro-population sensible, très difficile à former, notamment en termes de disponibilité du groupe aéronaval et du groupe aérien embarqué (la formation initiale d'un officier d'appontage nécessite 3 000 appontages). Le coût de cette mesure reste marginal (50 000 euros pour l'année 2011).

Enfin, est prévue la revalorisation de la prime de volontariat sous-marin (VOSM). Cette prime, créée en 1972, n'a jamais été revalorisée depuis sa création. Cette mesure permet de réaligner la prime VOSM sur les primes d'attractivité offertes pour le recrutement dans certaines filières (étant donné la spécificité du recrutement pour les forces sous-marines). Le coût de cette mesure s'élève à 300 000 euros pour l'année 2011.

### **- les mesures sociales et familiales**

Comme les autres armées, les attentes du personnel de la marine les plus fortes s'expriment dans les domaines de la garde des jeunes enfants, du travail des conjoints et du logement. On peut néanmoins relever deux particularités de la marine : la concentration de la majorité de son personnel dans les deux villes de Brest et de 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 être dotés de deux à trois nouvelles crèches d'une capacité de 60 berceaux chacune. Compte tenu 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 2013 et devrait permettre de bénéficier à terme d'un total de 350 berceaux. À plus long terme, ces capacités augmenteront proportionnellement à la construction des nouvelles tranches de logements, conformément à la nouvelle politique du ministère.

Les directions locales de ces ports mettent également en place des dispositifs de garde d'enfant d'urgence en établissant des conventions auprès de réseaux locaux d'assistantes maternelles. Brest et Toulon ont initié de telles conventions comportant un paiement à l'acte par les familles, avec une prise en charge par l'action sociale des armées de 35 à 65 % du tarif horaire en fonction du quotient familial. À Brest, la convention est entrée en vigueur fin 2009 ; à Toulon, elle est en cours de finalisation.

### **- l'hébergement permanent du personnel militaire**

En 2001, la marine a lancé la première phase de son plan de réhabilitation du casernement avec, pour objectif, la modernisation de 600 lits par an et, au total, 12 482 lits en 2015. Au 31 décembre 2009, la situation fait état d'un parc de 7 395 lits aux normes (740 livrés en 2009), soit 59 % de la programmation.

Compte tenu des prévisions et du rythme des livraisons, l'investissement à prévoir, au vu des besoins non réévalués, s'élève à 184 millions d'euros entre 2010 et 2015. La programmation pluriannuelle 2011-2013 prévoit pour 2011 un investissement de 8 millions d'euros pour les opérations de casernement.

Pour le personnel relevant de la force océanique stratégique ou la soutenant, un investissement de 2,5 millions d'euros est prévu en 2011 dans le cadre d'une opération de réhabilitation des bâtiments d'habitation du Fort de Crozon au profit des marins-pompiers et des gendarmes maritimes.

### **- les mesures de fidélisation**

La politique de fidélisation de la marine s'adresse en priorité au personnel dont le départ compromettrait la réalisation de ses missions, soit à court terme par la perte de compétences clés, soit à moyen terme par une remise en cause des flux

nécessaires à la formation de personnel qualifié. Visant à inciter aussi bien le personnel non-officier de carrière aux compétences sensibles à servir plus longtemps, que les marins sous contrat à renouveler leur engagement, cette politique doit rester souple et réactive face aux évolutions des compétences et des besoins.

Ainsi, dans le cadre des mesures communes aux armées prévues pour 2011, une revalorisation de la prime d'engagement est prévue afin d'inciter certains militaires engagés à renouveler leur contrat, en particulier les militaires du rang. Le coût de cette mesure pour la marine s'élève à 2,48 millions d'euros pour l'année 2011.

Par ailleurs, jugées aujourd'hui moins efficaces comme outils de fidélisation, la prime de haute technicité (PHT) et la prime réversible des spécialités critiques (PRSC) ont été remplacées pour toutes les armées par la prime réversible de compétences à fidéliser (PRCF). Inspiré des pratiques américaine et britannique, cet outil présente deux avantages : d'une part, il est conditionné par un engagement à rester au service lorsque la PHT ne comportait aucune obligation de la part du bénéficiaire. D'autre part, il est plus attractif puisque son paiement peut intervenir en un seul versement immédiat alors que la PRSC était versée en deux fractions intervenant en milieu puis en fin de période d'engagement à rester au service.



### **III. — L'ACTIVITÉ : UNE MARINE POLYVALENTE À VOCATION MONDIALE**

Les opérations extérieures (OPEX) ne rendent compte qu'imparfaitement de l'activité réelle de la marine. Un navire en mer pendant plusieurs mois est en effet appelé à remplir des missions très variées, lutte contre l'immigration clandestine, exercice, ou participation à une OPEX. Il importe donc de prendre en compte la variété de missions effectuées par la marine, faisant d'elle une marine polyvalente à vocation mondiale.

#### **A. UNE PARTICIPATION TOUJOURS ACTIVE AUX OPÉRATIONS EXTÉRIEURES**

L'engagement de la marine dans les OPEX a représenté, de janvier à août 2010, plus de 1 587 jours d'opérations impliquant 16 072 personnes au total. Ces chiffres sont supérieurs à ceux de l'année 2009. Ceci s'explique par la mise en place d'équipes de protection embarquées en océan indien au profit des thoniers et des navires français mais aussi par l'engagement, en début d'année, dans l'opération Haïti. Plus de 70 % des effectifs de la marine déployés en OPEX en 2010 l'ont néanmoins été dans ses deux principales opérations, l'opération *Atalanta* et l'opération *Héraclès*.

##### **1. L'opération *Atalanta* de lutte contre la piraterie**

Lancée le 8 décembre 2008 par le conseil des affaires étrangères de l'Union européenne, à partir d'une initiative franco-espagnole, l'opération de lutte contre la piraterie *Atalanta* s'appuie sur les résolutions 1814, 1816, 1838 et 1846 du Conseil de sécurité de l'ONU. Elle a pour but d'assurer :

- la protection des navires du programme alimentaire mondial (PAM) qui acheminent l'aide alimentaire aux populations déplacées en Somalie, et celle des navires assurant le soutien logistique de l'« *African Mission for Somalia* » (AMISOM) ;

- la protection des navires vulnérables naviguant au large des côtes somaliennes ;

- la dissuasion, la prévention et la répression des actes de piraterie.

Cette opération, qui est la première opération navale de l'Union européenne, s'inscrit dans le cadre de sa politique de sécurité et de défense commune.

### **- organisation et fonctionnement**

Le comité politique et de sécurité exerce le contrôle politique et la direction stratégique de cette opération militaire, sous la responsabilité du Conseil de l'Union européenne. Le comité militaire de l'Union européenne (CMUE) assure, pour sa part, le suivi de la bonne exécution de l'opération conduite sous la responsabilité du commandant de l'opération.

Le général de division Buster Howes (Royaume-Uni) commande l'opération depuis le 14 juin 2010. Il dispose d'un état-major opérationnel (FHQ) situé à Northwood au Royaume-Uni afin d'y assurer la planification et la conduite des opérations.

Au niveau tactique, sur le théâtre d'opération, le contre-amiral français Philippe Coindreau commande depuis le 14 août 2010 la force navale européenne depuis l'état-major de force (FHQ) à dominante franco-belge, embarqué à bord de la frégate *De Grasse*. En moyenne, sept frégates et quatre avions de patrouille maritime sont présents sur le théâtre d'opérations.

### **- résultats obtenus depuis sa création**

Au 13 juin 2010, les navires de l'opération *Atalanta* ont escorté 51 bâtiments de l'AMISOM et 73 bâtiments du PAM, représentant 414 000 tonnes de nourriture. 1 600 000 Somaliens sont nourris chaque jour grâce à cette aide.

Du premier janvier au 30 juin 2010, les navires de l'opération ont permis le démantèlement de 89 groupes de pirates (en général un bateau-mère et deux à trois embarcations d'attaque) et l'échec de 36 attaques.

*Atalanta* est donc un succès opérationnel de l'Union européenne incontestable. Elle est aussi devenue le pivot des actions internationales de lutte contre la piraterie, associant de nombreux États tiers (Russie, Inde...).

### **- participation de la France**

Les moyens nationaux engagés dans l'opération *Atalanta* comprennent en permanence une frégate porte-hélicoptères et un avion de patrouille maritime (Atlantique 2 basé à Djibouti). Par ailleurs, lors des périodes inter-mousson (octobre à décembre et mars à mai) un bâtiment de surface et un aéronef (15 jours) renforcent généralement le dispositif.

Enfin, d'autres unités françaises sont susceptibles de participer en soutien associé à l'opération lors de leur transit dans la zone d'opérations, comme l'a récemment fait le groupe école d'application des officiers de marine, composé du bâtiment de projection et de commandement *Tonnerre* et de la frégate *Georges Leygues*.

## 2. L'opération *Héraclès*

L'opération *Héraclès* recouvre la participation française à l'opération *Enduring Freedom* (OEF) sous commandement américain, dans le cadre de la lutte contre le terrorisme international menée depuis 2001. Cette opération met en œuvre des moyens de renseignement, de sécurisation et de combat en Afghanistan ainsi que dans l'océan Indien.

Les volets *Héraclès-air* et *Héraclès-terre* ont été progressivement intégrés dans l'opération *Pamir* avec les moyens de l'ISAF (force internationale d'assistance et de sécurité) depuis la prise de commandement par l'OTAN des opérations en Afghanistan en 2003. Le volet *Héraclès-mer* a pour mandat d'interdire les espaces aéromaritimes dans le nord de l'océan Indien et dans le golfe arabo-persique aux groupes terroristes et aux trafics illicites soupçonnés de les financer.

### - fonctionnement

La partie maritime de l'opération *Enduring Freedom* agit sous le commandement tactique de la *Combined Maritime Force* (CMF), composée d'une coalition de 24 nations. Le contrôle national des moyens français est assuré par ALINDIEN qui est représenté auprès de la CMF par le détachement de liaison de la marine.

La CMF s'appuie sur deux forces maritimes pour la lutte contre le terrorisme, réparties géographiquement : la *Task Force 150* (mer rouge/nord de l'océan Indien) et *152* (golfe arabo-persique).

### - résultats obtenus

Ces trois dernières années, la coalition a mené en moyenne 250 visites, 560 approches et 1 200 interrogations de navires par an. À ce jour, même si aucun terroriste n'a été capturé en mer et si aucun lien n'a été formellement établi entre les trafics illicites et le financement du terrorisme, le dispositif en place constitue un outil dissuasif très utile. Il entrave la liberté d'action des terroristes et perturbe les activités illicites s'exerçant en mer et dont ces derniers pourraient tirer bénéfice.

Cette opération s'inscrit également dans une approche de coopération régionale avec les pays riverains de l'océan Indien et du golfe arabo-persique dans le but de leur faire assumer des responsabilités accrues dans la sécurité régionale. À ce titre la *Task Force 150* est actuellement commandée par le Pakistan et la *Task Force 152* par le Koweït.

La participation à cette opération avec des forces alliées, en particulier américaines, permet de maintenir le dialogue et un haut niveau d'interopérabilité entre nos forces. La permanence de moyens aéro-maritimes permet d'améliorer la

connaissance des activités dans cette zone d'intérêt stratégique majeur située au centre de l'arc de crise.

### **- participation de la France**

La France et le Royaume-Uni sont les principaux contributeurs européens aux *Task Force 150* et *152*. La posture permanente de renfort en océan Indien repose normalement sur trois bâtiments dont deux frégates (75 % du temps), et un avion de patrouille maritime. La participation directe à *Enduring Freedom* se limite à un bâtiment.

Le dispositif français, *Héraclès-mer*, compte 87 militaires français en moyenne. La coalition peut également bénéficier du renfort de moyens français supplémentaires lors de la prise de commandement de la *Task Force 150* par la France (quatre mois par an) ou du déploiement du groupe aéronaval (mission *Agapanthe*). En outre, une dizaine de militaires français sont insérés dans trois états-majors américains (Tampa, Djibouti et Bahreïn) associés à l'opération *Enduring Freedom*.

### **3. Une présence renforcée dans le golfe arabo-persique**

La présence française dans la région du golfe arabo-persique, décrite par le Livre blanc, s'articule actuellement autour de deux entités distinctes : ALINDIEN et l'IMFEAU.

Le commandement de la zone maritime de l'océan Indien (ALINDIEN) remplit des missions qui revêtent plusieurs aspects : contribution à la stabilisation et au maintien de la paix dans la zone ; participation à la sécurité des espaces maritimes ; conduite d'opérations militaires à dominante aéromaritime ; protection des ressortissants français ; promotion de la politique de défense de la France et animation des relations militaires bilatérales avec les différents pays de sa zone. Celle-ci s'étend sur l'ensemble de l'océan Indien, y compris la mer rouge, le golfe arabo-persique et la mer de Chine méridionale.

ALINDIEN est actuellement embarqué à bord d'un bâtiment de commandement et de ravitaillement (BCR) ; basé à Abou Dhabi depuis mai 2009, le BCR y stationne régulièrement. Il exerce le contrôle opérationnel des forces affectées ou en renfort dans sa zone et en particulier celui de l'implantation militaire française aux Émirats arabes unis (IMFEAU).

Inaugurée en mai 2009, l'IMFEAU permet à nos forces d'être présentes en permanence dans une région stratégique pour nos intérêts, conformément aux orientations du Livre blanc. L'IMFEAU renforce nos capacités de coopération dans la région, offre des possibilités d'entraînement importantes pour nos unités, ainsi qu'un point d'appui à nos forces en transit.



L'installation d'ALINDIEN à Abou Dhabi cet automne permettra le maintien des missions actuelles tout en assurant une synergie avec les moyens de l'IMFEAU.

ALINDIEN continuera ainsi d'exercer le commandement de la zone maritime depuis la terre où il sera doté des capacités de transmissions nécessaires pour lui permettre de remplir ses missions. Cette installation autorise, *de facto*, une plus grande souplesse d'emploi de l'actuel bâtiment de commandement et de ravitaillement, qui pourra être utilisé sur d'autres zones d'opérations.

La capacité de projection de l'état-major demeure, ALINDIEN et son état-major pourront être embarqués sur tout bâtiment offrant la capacité de commandement d'une opération dans des conditions similaires à celles connues actuellement. De la même manière, l'amiral et des éléments de son état-major pourront embarquer ponctuellement à bord des bâtiments présents en océan Indien afin de valoriser des actions de relations militaires internationales dans les pays de la zone.

L'installation d'ALINDIEN et de son état-major à l'IMFEAU sera source de synergies en venant s'inscrire dans une démarche de rationalisation du commandement et du soutien des forces dans la région. ALINDIEN prendra les fonctions de commandant des forces françaises stationnées aux Émirats arabes unis ; il assurera le commandement de l'IMFEAU et, en coordination avec l'attaché de défense, l'animation des actions de coopération régionales conduites à partir de cette formation, ce qui évitera la duplication d'états-majors entre ALINDIEN et les EAU.

L'ensemble, devenu la base des forces françaises aux EAU, sera créé au format d'une base de défense à l'étranger, assurant ainsi un soutien mutualisé entre les différentes emprises françaises (base navale, base aérienne, groupement terre interarmes), et ce en pleine cohérence avec l'organisation métropolitaine.

Enfin, l'installation d'ALINDIEN aux Émirats arabes unis renforcera la visibilité et l'influence de la France dans une région sensible, dans la prévention et le règlement des crises aussi bien que dans le soutien à notre industrie de défense. La pleine capacité de l'implantation militaire française ainsi acquise, autorisera en outre une interopérabilité accrue avec nos partenaires stratégiques régionaux, et avec nos alliés également présents dans la région.

## **B. LA MARINE, FER DE LANCE DE L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER**

### **1. Les activités de sauvegarde maritime**

Le concept de sauvegarde maritime, propre à la France, désigne le cadre au sein duquel la marine nationale conduit, d'une part, ses missions de défense au titre de la fonction stratégique « protection » et, d'autre part, son soutien à l'action de l'État en mer. Elle couvre ainsi les missions de souveraineté, de service public

(avec notamment la prévention et le traitement des pollutions marines, la lutte contre le narcotrafic, la police des pêches, la lutte contre l'immigration clandestine) et enfin de sécurité et de sûreté maritimes.

Les missions de sauvegarde maritime représentent 28 % de l'activité de la marine, toutes unités confondues.

#### **- activité en 2009**

Les missions de **souveraineté** ont représenté 66 500 heures de mer et 3 180 heures de vol. La chaîne sémaphorique constitue le socle de la surveillance de nos côtes. Son action, combinée avec celles des bâtiments en patrouille, a permis d'identifier près de 100 000 navires dans nos approches maritimes. 6 500 navires ont, de plus, été contrôlés en mer par la marine et la gendarmerie maritime.

La **prévention ou le traitement des pollutions marines** ont compté 600 heures de mer et 50 heures de vol. La mission de constatation des pollutions volontaires est effectuée *via* des moyens dédiés ou, en opportunité, dans le cadre d'autres missions. En 2009, 283 pollutions d'importance variable ont été observées grâce aux moyens de la marine et d'autres administrations, 3 dans la Manche ou en mer du Nord, 64 dans l'océan Atlantique, 209 en Méditerranée et 7 outre-mer.

La **lutte contre le narcotrafic** a représenté 3 430 heures de mer et 420 heures de vol. La marine fournit le segment hauturier du dispositif interministériel de lutte contre le narcotrafic. Dans le cadre d'un renforcement de la coopération interministérielle et internationale, la marine est ainsi représentée dans les trois centres internationaux de coordination <sup>(1)</sup>. En 2009, huit navires ont été déroutés et 7,2 tonnes de produits stupéfiants ont été saisies <sup>(2)</sup>.

La marine participe à la politique nationale de **contrôle des pêches** en métropole et outre-mer (25 550 heures de mer, 150 heures de vol), où elle est souvent la seule administration disposant des moyens hauturiers nécessaires à ce type de missions. En métropole, la marine fournit son concours aux plans de contrôle des pêches (plan « thon rouge » en Méditerranée et dans l'océan Atlantique). Outre-mer, la marine a dû réduire sa participation à la protection de la zone maritime des Terres australes et Antarctiques françaises (TAAF), la plupart de ses moyens ayant été affectés aux missions de lutte contre la piraterie dans la partie nord de l'Océan indien. En 2009, 1 635 navires de pêche ont été contrôlés en mer par les moyens de la marine et de la gendarmerie maritime, ce qui a

---

(1) Le JIATF/S (Joint Interagency Task Force South) à Key West aux Etats-Unis d'Amérique, le centre européen MAOC-N (Maritime Analysis and Operational Center for Narcotics) à Lisbonne et le Centre de Coordination et Lutte Anti-Drogue pour la Méditerranée (CECLAD-M) à Toulon.

(2) Cette opération concerne plus précisément 1,6 tonne de cocaïne saisies aux Antilles et 5,6 tonnes de cannabis en Méditerranée.

conduit à la rédaction de 365 procès-verbaux d'infraction et au déroutement de 18 navires.

La lutte contre l'**immigration clandestine** a représenté 3 270 heures de mer et 50 heures de vol. En métropole, les moyens de la marine participent au dispositif national de détection, mais constituent aussi une part importante de la contribution de la France aux opérations menées sous l'égide de l'Union européenne<sup>(1)</sup>. À l'occasion de ces opérations, 206 migrants ont été récupérés par la marine. Coordonnée par l'agence FRONTEX, la coopération européenne s'est aussi traduite par la création d'un réseau de patrouilles internationales conjointes. En outre, la lutte contre l'immigration clandestine requiert une mobilisation permanente de moyens à Mayotte. Ceux de la marine ont permis d'y intercepter, en 2009, 58 embarcations et 1 272 immigrants clandestins, et d'arrêter 63 passeurs.

Tous les bâtiments et aéronefs de la marine concourent au **secours en mer** (1 960 heures de mer, 1 100 heures de vol). Plus spécifiquement, la marine entretient un dispositif d'alerte aérienne permanent, constitué d'avions de surveillance ou de patrouille maritime (basés à Lorient et à Nîmes), de cinq détachements d'hélicoptères Dauphin (Le Touquet, Cherbourg, La Rochelle, Hyères et Lanvéoc) et d'un détachement d'hélicoptères lourds (Lanvéoc) pour la façade Atlantique. L'ensemble des moyens de la marine a permis, en 2009, de secourir directement 275 personnes. La marine a en outre mobilisé d'importants moyens dans le cadre des recherches qui ont suivi les accidents aériens survenus en juin 2010<sup>(2)</sup>.

Enfin, les moyens de la marine et de la gendarmerie maritime participent également aux missions de **prévention de sûreté et de sécurité maritimes** (21 360 heures de mer au total, 490 heures de vol). Dans ce cadre, 368 opérations de déminage ont été effectuées en mer et quatre opérations de maintien de l'ordre public ont été réalisées dans la Manche et la mer du Nord.

#### - des équipements vieillissants

La première étape du déploiement du système d'information **SPATIONAV** sur les côtes françaises est achevée en métropole et est en cours aux Antilles. La deuxième étape du déploiement est en phase de lancement. Elle comprend le traitement des obsolescences (radars des sémaphores, goniométrie *very high frequency*), l'ouverture aux échanges en Europe et à des sources extérieures et l'intégration de données d'origine spatiale. L'acquisition de capteurs nouveaux (radars haute fréquence, drones de surveillance, etc.) est à l'étude pour une mise en place après 2015.

---

(1) Opération Poséidon en Grèce et opération Indalo en Espagne.

(2) Vols AF447 (liaison Air France Rio-Paris) et IY626 (liaison Yemenia Airlines Sana'a-Moroni), et disparition en Méditerranée de deux avions de chasse Rafale de la Marine.

La marine déploie actuellement une vingtaine de **patrouilleurs**, pour la plupart en fin de vie, qui sont répartis pour moitié outre-mer (deux par DOM/COM) et pour moitié en métropole. Leur renouvellement par des patrouilleurs dotés de réelles capacités hauturières (BATSIMAR, 16 unités) n'est prévu qu'à partir de 2017, ce qui conduit à une réduction temporaire de capacité jusqu'en 2023. Le rapporteur regrette ce choix car il affaiblit la capacité de notre marine à assurer une présence continue outre-mer, présence pourtant indispensable pour une marine à vocation mondiale. Cette situation est partiellement compensée par l'affectation à cette mission de neuf avisos A69 déclassés en patrouilleurs de haute mer.

La flotte des onze **bâtiments de soutien et d'assistance**, dont quatre bâtiments de soutien d'assistance et de dépollution (BSAD) sera remplacée en 2014 et 2015 par huit BSAH (bâtiments de soutien et d'assistance hauturiers) de type « *Supply ships* » dont le caractère dual (capacité à assurer des missions militaires, mais aussi civiles de type remorquage, travaux portuaires, etc.) permet d'envisager un contrat de partenariat entre l'État et un armateur privé.

La composante d'**avions d'intervention et de surveillance maritime** comprend quatre Falcon 50 basés à Lann Bihoué et cinq Falcon 200 « Guardian » basés dans le Pacifique. Dans l'attente de l'arrivée des futurs AVSIMAR (18 unités) prévue en 2018, le déficit capacitaire est d'ores et déjà partiellement compensé par l'utilisation du potentiel de quatre avions de patrouille maritime « Atlantique 2 » et, à partir de 2012, par la conversion en avions de surveillance maritime des quatre Falcon 50 « à usage gouvernemental ».

La composante **hélicoptères de secours maritime** connaît une évolution importante en raison du retrait en avril 2010 des derniers hélicoptères lourds « Super Frelon ». Dans l'attente de l'entrée en service des hélicoptères NH90 destinés à les remplacer, la marine nationale a fait appel au concours de l'armée de l'air (mise en place d'un Caracal pendant plusieurs mois sur la base aéronavale de Lanveoc-Poulmic). Cette mise à disposition permanente des moyens de l'armée de l'air vient de cesser avec l'entrée en service de deux hélicoptères lourds de type EC 225 pour assurer les missions de secours de la marine. Ces deux EC 225 sont basés à Lanveoc-Poulmic. Le retrait du Super Frelon a aussi conduit à affréter deux hélicoptères de type Dauphin pour la Méditerranée.

Le vieillissement des équipements dédié aux moyens maritimes d'intervention est préoccupant dans la mesure où, dans le même temps, la marine est confrontée, de façon croissante, au gigantisme qui marque l'évolution actuelle des flottes de commerce, les navires en construction ou en projet atteignant des tailles encore inégalées. Aussi, en cas d'accident, ces navires dépasseront-ils les capacités d'action des moyens d'intervention dont la marine est dotée.

## - crédits pour la période 2010-2015

Les moyens dédiés aux équipements de sauvegarde maritime financés sur la LPM 2009-2014 sont regroupés sur le programme 146 dans les ensembles de programmation « programme d'environnement » et « programme à effet majeur ». Les moyens de sauvegarde maritime font l'objet des prévisions de financements suivants.

### CRÉDITS DÉDIÉS AUX ÉQUIPEMENTS DE SAUVEGARDE MARITIME (CP COURANTS)

(en millions d'euros)

	2011	Prévision de besoin pour 2012	Prévision de besoin pour 2013	Prévision de besoin pour 2014
SPATIONAV	6,2	7,7	5,2	2,8
BSAH	0,4	0,75	0	18,1
Falcon 50	13,1	13,4	4,8	5,0
EC 225*	0	0	0	0

\* Pour information, le MCO des EC 225 est financé sur le programme 178 et représente 22 millions d'euros pour la période 2010-2012.

Source : ministère de la défense

Une dotation en crédits de fonctionnement de 25 millions d'euros est prévue sur le programme 178, action 3, au titre de la sauvegarde maritime (notamment pour le financement des affrètements) et des exercices d'action de l'État en mer ; ces crédits sont imputés sur l'opération budgétaire « Activités et entraînement des forces ».

## 2. La fonction garde-côtes

La France est dotée depuis 1978 d'une organisation originale pour son action en mer reposant sur la coordination des administrations agissant en mer (marine nationale, douanes, affaires maritimes, police nationale, gendarmerie nationale, sécurité civile) sous l'autorité unique d'un délégué du gouvernement, par bassin maritime : les préfets maritimes en métropole et les préfets de zone de défense outre-mer. Cette organisation simple et économe a montré son efficacité mais les enjeux maritimes de notre temps demandaient son renforcement par une nouvelle impulsion au niveau central. La « fonction garde-côtes » demandée par le Président de la République au Havre le 16 juillet 2009 dans son discours consacré à la politique maritime de la France répond à cette nécessité.

La création de la fonction garde-côtes est l'une des décisions prises par le Comité Interministériel de la Mer du 8 décembre 2009, pour mettre en place un dispositif cohérent, global et adapté aux défis maritimes du moment. Ce dispositif se déploie dans le cadre de la stratégie nationale pour la mer et les océans (Livre bleu) par :

- l'adoption de priorités nationales, déclinées par zone maritime, en lettres de missions du Premier ministre vers chacun des délégués du gouvernement pour l'action de l'État en mer,

- la définition d'un schéma directeur des moyens d'action de l'État en mer, en adéquation avec les priorités retenues,

- l'optimisation du dispositif de l'action étatique par une meilleure coordination au niveau central, c'est la fonction garde-côtes.

La fonction garde-côtes a pour but d'améliorer la cohérence de l'action de tous les acteurs, (marine nationale, douanes, affaires maritimes, gendarmerie nationale, sécurité civile, police nationale, gendarmerie maritime) et d'offrir une meilleure visibilité à l'international dans un domaine, la mer, où l'on ne peut agir en se cantonnant aux limites de nos zones. Elle est placée sous l'autorité du Premier ministre et mise en œuvre par le secrétaire général de la mer.

La fonction garde-côtes est dotée d'un comité directeur et d'un centre opérationnel (CoFGC) de tenue de situation maritime.

Le comité directeur, constitué des directeurs des administrations agissant en mer et présidé par le secrétaire général de la mer, prépare et met en œuvre les décisions du Gouvernement concernant la fonction garde-côtes : priorités d'action, schéma directeur des moyens, mutualisation des moyens, coopération internationale, formation. En quelques mois, il a déjà retenu la création d'un centre unique de l'action de l'État en mer en Polynésie française, l'organisation de la mutualisation des moyens maritimes à la Réunion, la mise en place de formations communes aux agents publics intervenant en mer et réunit les moyens pour constituer le centre opérationnel de la fonction garde-côtes.

Installé dans les locaux de l'Hôtel de la marine, à Paris, le CoFGC est un centre interministériel placé sous l'autorité du Premier ministre et dirigé par le secrétaire général de la mer. Chargé de la tenue de la situation maritime de référence, il a pour missions l'information permanente du Gouvernement, l'observation et l'analyse des flux maritimes pour permettre aux autorités nationales l'adaptation des priorités d'action (analyse d'autant plus pertinente qu'elle est conduite par des agents provenant d'administrations différentes) tout en étant le point d'entrée des coopérations internationales en matière de situation maritime. Le CoFGC est opérationnel depuis le 20 septembre 2010.

Si la fonction garde-côtes permet à l'organisation administrative française de s'insérer dans l'organisation européenne en place, elle ne se substitue pas à l'action de l'État en mer en vigueur aujourd'hui. Le projet constitue une vraie modernisation de l'État en mer qui préserve l'organisation régionale, les zones maritimes, indispensables à un pays responsable de plus de 11 millions de km<sup>2</sup> d'espaces maritimes et présent sur toutes les mers et océans. Comme l'a déclaré

l'amiral Forissier<sup>1</sup>, « le rôle des préfets maritimes et des conseillers mer des délégués du gouvernement est consolidé et réaffirmé tandis qu'en administration centrale la mise en place d'un amiral chargé de la coordination de la fonction garde-côtes<sup>2</sup> garantit la visibilité et l'implication de la marine dans la gouvernance de cette fonction essentielle pour la sécurité de nos concitoyens ».

---

<sup>1</sup> Le marin, 17 septembre 2010.

<sup>2</sup> Le contre-amiral Georges Bosselut depuis le 17 novembre 2009.





## 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 2011 (n° 2824), au cours de sa réunion du mardi 12 octobre 2010.

**M. le président Guy Teissier.** Nous avons le grand plaisir d'accueillir l'amiral Pierre-François Forissier, chef d'état-major de la marine.

Vous allez, amiral, nous détailler les crédits alloués à votre armée dans le projet de loi de finances pour l'année qui vient. La marine ne semble pas la plus touchée par l'effort imposé au ministère de la défense. L'année 2011 verra en effet la commande d'un sous-marin nucléaire d'attaque Barracuda, ce qui nous paraît important tant pour la marine que pour l'industrie, ainsi que la livraison de quatre NH90 version marine – que nous attendions depuis longtemps.

**Amiral Pierre-François Forissier.** Je suis très heureux, comme chaque année, de venir vous présenter la situation de la marine nationale. N'ayant plus de réelles responsabilités budgétaires, j'interviens en tant qu'adjoint du chef d'état-major des armées, qui désormais les exerce, pour vous apporter des compléments maritimes au tableau qu'il vous a brossé. Le BOP 178-21C est l'unique responsabilité budgétaire qui me reste.

S'agissant du format, j'observe tout d'abord que l'exécution budgétaire et les récents ajustements de ressources consécutifs à la crise préservent les grands équilibres de la programmation. L'équilibre général de la marine continue de reposer sur les deux composantes majeures que sont la force océanique stratégique d'une part, le groupe aéronaval d'autre part.

S'agissant de la force océanique stratégique, il faut saluer la performance exceptionnelle réalisée par l'ensemble des acteurs des programmes de dissuasion pour permettre le rendez-vous, que nous attendions depuis dix ans, entre le missile M51 et le sous-marin *Le Terrible*. Peu de programmes d'armement respectent aussi scrupuleusement un calendrier fixé avec autant d'avance. Le ministre de la défense vient de prononcer la mise en service opérationnel du M51, nous-mêmes avons prononcé l'admission au service actif du *Terrible*. Pour autant, celui-ci n'est pas encore prêt à assurer sa mission de dissuasion : il reste à l'insérer dans le cycle opérationnel, en particulier à l'équiper de ses missiles ; ce qui devrait se faire dans les semaines qui viennent.

Le troisième Barracuda sera commandé en 2011. Du fait du plan de relance, la composante amphibie va voir le *Dixmude* admis au service actif en

2012. Ce bateau, dont nous avons découpé la première tôle il y a un an, a déjà flotté en changeant de cale dans les chantiers de Saint-Nazaire. Fabriquer une coque de 22 000 tonnes en moins d'un an est une performance remarquable, qui explique que certains pays étrangers s'intéressent à notre industrie navale.

Nous mettons actuellement en service actif les frégates de défense aérienne de type Horizon – dans quelques jours le *Forbin*, que nous espérons déployer avec le groupe aéronaval qui appareille demain matin pour l'Océan Indien et, dans quelques mois, le *Chevalier Paul*.

Enfin, la livraison des Rafale marine se poursuit : nous sommes en train de réceptionner le numéro 30. Celle des NH90 a débuté : les deux premiers ont été livrés, nous attendons les deux suivants dans les mois qui viennent.

De mes propos, vous pourriez retirer l'impression que tout va bien dans la marine. Or si les grands équilibres sont préservés, la cohérence globale de notre format est fragilisée, notamment par les efforts supplémentaires que la programmation triennale 2011-2013 nous impose par rapport à la loi de programmation militaire.

Ainsi, pour la flotte, la jonction entre les sous-marins Rubis et Barracuda suppose que nous réussissions à prolonger les premiers autant qu'il sera possible. Conçus pour servir pendant vingt-cinq ans, ils vont largement dépasser cet âge et nous devons les faire durer au moins trente-cinq ans, peut-être quarante. Nous n'avons pas beaucoup d'inquiétudes, compte tenu des normes retenues à l'époque de leur construction, notamment en matière nucléaire. Nous devons cependant rester vigilants car nous ne sommes pas à l'abri d'une mauvaise surprise. Le pari est raisonnable, mais nous n'avons pas toutes garanties qu'il sera gagné.

S'ajoute à cela la gestion des ruptures temporaires de capacité, déjà prévues dans la loi de programmation militaire. J'espère qu'elles ne s'aggraveront pas. Pendant les dix ans à venir, nous connaissons un déficit d'au moins une à deux frégates de premier rang.

Concernant l'aéronautique navale, l'un de mes sujets majeurs de préoccupation est le retrait inéluctable du service opérationnel du Super Etendard en 2015 et la nécessité de disposer de 45 Rafale opérationnels à cette échéance. Certes il ne nous en reste plus que 15 à recevoir mais sur les 30 qui nous ont été livrés, 10 sont au standard 1, c'est-à-dire interdits de vol ; leur rétrofit dans la version F3 est programmé et nous veillons à ce qu'aucun retard ne soit pris.

Le format des avions de patrouille maritime Atlantic 2 est convenable, mais leur taux de disponibilité l'est moins, d'autant que s'y ajoute l'obsolescence de certains de leurs équipements. Leur rétrofit va donc devenir urgent. Les trois appareils que nous avons déployés en Afrique, à l'occasion des événements récents au Mali, représentaient 40 % du parc disponible ; nous remplissons les missions qui nous sont confiées, mais difficilement.

Nous avons des inquiétudes concernant le relais entre le Super Frelon et le NH90 et malheureusement, la jonction entre ces deux programmes n'a pas été possible. J'ai pris la décision, contre certains avis, d'arrêter le Super Frelon avant qu'il n'accomplisse le vol de trop. Pour assurer la jonction, nous avons acheté deux hélicoptères EC225, primitivement destinés à une compagnie pétrolière qui avait annulé sa commande en raison de la crise – ce qui nous a permis de les mettre très rapidement en service mais, s'agissant d'invendus, je trouve que nous les avons payés bien cher.

Dans le domaine strictement budgétaire du BOP 178-21C, je note que le niveau de ressources du projet de loi de finances – 4,2 milliards d'euros en crédits de paiement – se situe en dessous de la stricte suffisance pour l'entretien programmé du matériel. Il pénalisera les rechanges et la disponibilité, mais cela ne sera pas visible du fait de la spécificité du MCO (maintien en condition opérationnelle) naval : si nos bateaux étaient autrefois appelés « bâtiments », c'est parce que leur entretien s'apparente plus à un entretien patrimonial qu'à l'achat d'heures de marche comme pour un véhicule ou un avion. L'usure d'un bateau – qui est en permanence dans l'eau, extrêmement corrosive, et qui contient à bord des équipements qui fonctionnent en permanence – ne résulte pas de son utilisation mais du temps qui passe.

Mon indicateur de performance du MCO est le nombre de jours d'avaries accidentelles par bateau. En temps normal, nos bâtiments sont utilisés une centaine de jours par an ; cette année, en raison des restrictions, nous réduirons cette utilisation de 10 %, soit une activité de 90 jours par bateau. Les 80 jours d'indisponibilité supplémentaire par an que je prévois se situeront majoritairement durant les 275 jours où le bateau se trouve à quai – mais où je souhaite qu'il soit disponible en cas de mission impromptue. Là est le paradoxe : la marine fait ce qui lui est demandé, mais son déficit de MCO entraîne néanmoins une moindre disponibilité instantanée de ses bateaux en cas de besoin inopiné.

Le titre II, doté de 2,49 milliards d'euros, intègre les transferts et la déflation des effectifs – environ 2 600 emplois. Il est globalement stable à périmètre constant, ce qui devrait nous permettre de le gérer convenablement.

J'en arrive aux défis que, dans ce contexte contraint, la marine doit relever.

Premier défi : le maintien d'une activité soutenue en réponse au contrat opérationnel d'intervention. La diminution d'activité de 15 % des sous-marins nucléaires d'attaque devra être gérée avec beaucoup de soin car il faut assurer, pour l'ensemble du dispositif, le maintien des savoir-faire et des capacités d'expertise à la mer – qu'on n'acquiert pas en restant à quai.

Le groupe aéronaval va travailler pendant plusieurs mois dans un contexte opérationnel sévère, accroissant notre participation aux opérations *Enduring Freedom* et *Atalanta*, tandis que d'autres bateaux sont affectés à la mission

*Corymbe* dans le golfe de Guinée. Mais, pendant que nous procédons à ces déploiements loin de chez nous, notre entraînement dans nos approches diminue. Je suis préoccupé par le maintien de savoir-faire complexes, en particulier dans le domaine de la lutte anti-sous-marine.

Deuxième défi : la maîtrise des coûts du MCO, qui est un enjeu majeur. Nous essayons de travailler avec l'industrie, dont la performance en termes de coûts me paraît susceptible d'être améliorée.

Aujourd'hui, la disponibilité des aéronefs est préoccupante. Là aussi, nous travaillons avec la SIMMAD (structure intégrée de maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense) pour améliorer la situation. Il est clair que les difficultés sont liées à l'obsolescence de certains matériels et au fait que nous entretenons un parc d'avions anciens : le Super Etendard est un très bon avion, mais qui connaît régulièrement des problèmes, dus notamment à la fatigue de sa structure ; nous attendons donc impatiemment la mise en service de matériels nouveaux. Nous espérons cependant obtenir une réduction significative du coût d'entretien des aéronefs modernes, très élevé lorsque les appareils sont encore proches de l'état de prototype ; nous examinons avec les professionnels comment parvenir le plus rapidement possible à des prix de marché convenables et durables.

Troisième défi : la mise en œuvre des réformes. La base de défense de Toulon doit être créée le 1<sup>er</sup> janvier 2011. Elle comptera 22 000 personnes, ce qui en fait une base de défense « XXL », comparée aux bases de défense standards qui comptent de 2 000 à 3 000 personnes. D'autre part, nous allons fermer la base aéronautique de Nîmes-Garons ainsi que les établissements de Toussus-le-Noble et de Dugny.

Le dernier et principal défi concerne la gestion des ressources humaines, tant il est vrai que la marine n'est rien sans les hommes et les femmes qui la servent. Nous sommes dans la phase de déflation des effectifs voulue par le Livre blanc, pour atteindre la cible de 44 000 marins en 2015, soit une réduction de 12 %, au rythme de 850 suppressions de postes par an. Certaines personnes seront transférées vers d'autres services de la défense et continueront à travailler à notre profit.

La manœuvre RH à accomplir est, comme dans les autres armées, complexe et anxiogène pour nos personnels. Nous veillons à ce que nos flux d'entrées et de départs assurent la qualité et la jeunesse de nos équipages. Cela nous oblige à choisir ceux que nous désirons voir partir et ceux que nous voulons fidéliser. Nous nous trouvons donc dans cette situation paradoxale où, tout en cherchant à réduire les effectifs, nous refusons le départ de personnes qui voudraient nous quitter mais qui détiennent des expertises dont nous ne pouvons pas nous passer ; c'est le cas notamment dans les domaines du nucléaire, de la lutte anti-sous-marine et des systèmes d'information et de commandement (SIC)

militaire et naval. Cette manœuvre RH est un défi colossal auquel nous faisons face avec beaucoup de persévérance et d'énergie.

Dans le contexte difficile auquel nous sommes confrontés, il nous faut impérativement être innovants, et cela dans tous les domaines.

Dans celui du MCO, nous développons les contrats d'entretien globaux sur une certaine durée. Nous avons du mal à trouver le réglage optimal mais nos contrats sont aujourd'hui beaucoup plus performants, dans leur rapport/coût efficacité, qu'il y a quatre ou cinq ans ; nous nous efforçons de progresser encore.

Nous essayons aussi de nouer des partenariats innovants avec les industriels. Ainsi, le projet Hermès consiste à construire un bateau sur les fonds propres de l'industriel sans que nous ayons à financer un programme d'armement. Il ne s'agit pour le moment que d'une expérience mais si, à terme, nous parvenons à acheter des bateaux sur étagère, sans avoir à payer le développement d'un programme, cela constituera un changement très important.

Avec les autres armées, nous jouons pleinement le jeu de la coopération. Nous avons en effet de plus en plus de matériels communs. La semaine dernière, nous avons d'ailleurs, avec le ministre et le général Paloméros, mis en service l'escadron de transformation Rafale mixte air/marine de Saint-Dizier, dans lequel nous avons pour l'instant un Rafale marine – quatre à terme – pour éviter de dupliquer cette activité avec Landivisiau. De même, nous sommes en train de découvrir avec nos camarades de l'armée de terre le NH90, en essayant de mettre en commun la formation au pilotage et l'utilisation des simulateurs.

Concernant l'action de l'État en mer, nous avons eu le plaisir, après un remarquable travail effectué dans des délais très courts, d'inaugurer le 15 septembre dernier le Centre opérationnel de la fonction garde-côtes (CoFGC), hébergé à l'hôtel de la Marine. L'équipe interministérielle qui y travaille édite tous les jours une fiche de situation maritime, couvrant l'ensemble de la planète et destinée à toutes les administrations concernées par la mer.

Nous sommes par ailleurs très engagés pour apporter à notre industrie un soutien à l'exportation. À l'occasion du salon Euronaval qui se tiendra dans quinze jours à Paris, je recevrai personnellement un grand nombre de chefs d'état-major étrangers, venus voir ce que l'industrie française peut faire pour eux.

Enfin, dans le domaine de la formation, nous avons inauguré cette année l'école d'application des officiers de marine dans sa nouvelle formule – sur un BPC (bâtiment de projection et de commandement) et non plus sur la *Jeanne d'Arc*. Nous sommes en train d'évaluer les résultats de cette première campagne ; les premières impressions nous rendent extrêmement confiants et satisfaits d'avoir tenté ce pari.

En conclusion, la marine va plutôt bien et travaille avec beaucoup de sérénité. Elle a conscience de la faiblesse de ses marges de manœuvre, quand

celles-ci ne sont pas négatives, mais elle essaye d'accomplir les missions qui lui sont assignées. Jusqu'à présent, elle y a toujours réussi, à la plus grande satisfaction de nos donneurs d'ordres. Je ferai tout pour que les choses continuent ainsi.

**M. le président Guy Teissier.** On parle beaucoup actuellement du rapprochement franco-britannique – nous devrions y voir plus clair d'ici au mois de novembre. Avez-vous une idée des économies qu'il pourrait générer ?

**Amiral Pierre-François Forissier.** Je ne pense pas que la finalité soit de réaliser des économies. Les Britanniques et nous-mêmes sommes confrontés, comme partout ailleurs, à la nécessité de limiter les dégâts provoqués par la crise. Nous avons envisagé plusieurs hypothèses de rupture stratégique, mais nous n'avons pas imaginé que le problème viendrait de la finance. En Europe, seules les marines britannique et française ont encore une ambition mondiale. Les autres marines européennes, dont certaines disposent d'importantes capacités de haute mer, sont capables de se déployer dans une coalition sur un théâtre d'opérations, mais n'ambitionnent pas d'assurer une présence simultanée sur l'ensemble des océans. Pour notre part, notre outre-mer nous y oblige. Quant aux Britanniques, du fait de leur histoire, ils ont les mêmes besoins et la même ambition que nous. Nous avons bien conscience que, chacun de notre côté, nous n'aurons plus les moyens de la satisfaire ; c'est pourquoi nous avons le désir de travailler ensemble. Nous savons que nous avons des doublons et qu'en conséquence, certaines mises en commun peuvent permettre d'éviter, au bénéfice de nos deux nations, la disparition de certaines activités, et donc de préserver l'influence de l'Europe dans le monde.

Notre travail avec les Britanniques est engagé, mais il n'est pas encore assez avancé pour que nous puissions procéder à un chiffrage. Nous sommes également dans l'attente des résultats de la Revue Stratégique de Défense britannique en cours d'élaboration. Nous en sommes donc encore à une phase d'étude plutôt théorique, qui a néanmoins permis d'identifier des sujets de coopération possible. La guerre des mines en est un : nous effectuons les mêmes missions, pour la même raison – la protection de nos sous-marins nucléaires participant à la dissuasion. À plusieurs reprises, un SNLE français a fait escale dans la base écossaise de Faslane ; de même, nous avons reçu plusieurs fois à l'Île Longue un SNLE britannique.

La mutualisation est possible dans différents domaines. Le développement d'un programme futur permettant de nous doter d'un même équipement serait également une source de partages. Il est essentiel que, parallèlement, des rapprochements industriels se réalisent : ainsi, l'électronique sous-marine britannique est fournie par Thalès UK, tandis que la française est fournie par Thalès France...

Le sujet est donc à la fois complexe et global, mais nous avons aujourd'hui l'opportunité, face à la crise, de faire preuve de pragmatisme, au bénéfice des uns comme des autres.

**M. le président Guy Teissier.** Par des économies...

**Amiral Pierre-François Forissier.** Non, permettez-moi d'insister. Si on ne diminue pas les missions de la marine – et je ne vois pas pourquoi on les diminuerait –, il n'y a pas de réductions de cible possibles. Les Britanniques sont exactement dans la même situation. L'objectif est de faire en sorte que le coût global de l'ensemble soit plus conforme aux ressources dont nous disposerons.

**M. le président Guy Teissier.** Pour moi, ce sont toujours des économies. Peut-être le mot vous dérange-t-il, mais la mutualisation des moyens revient à un partage : si un groupe aéronaval, au lieu de ne comporter que des bateaux français, compte deux bateaux britanniques, deux bateaux français ne seront plus à la mer, ce qui permettra de réaliser des économies de fonctionnement.

**Amiral Pierre-François Forissier.** Je me suis sans doute mal exprimé. Compte tenu des réductions budgétaires que la crise nous impose, nous ne pourrons plus, si nous ne réagissons pas, maintenir notre statut de marine mondiale. Notre objectif, en travaillant avec nos amis britanniques, est donc de pouvoir, grâce à une répartition des tâches, continuer à nous déployer. Le jour où l'une de nos frégates sera remplacée par une frégate britannique pour escorter le *Charles de Gaulle*, elle sera déployée ailleurs, par exemple au large de l'Afrique ou dans les Antilles – car aujourd'hui, nous avons des ruptures temporaires de capacité qui nous empêchent d'assurer la souveraineté de nos espaces ultramarins en permanence. L'un de nos sujets de discussion avec les Britanniques, également très présents dans l'arc antillais, est d'ailleurs la coordination entre les patrouilles de nos frégates.

Vous comprendrez donc que je sois très prudent sur le mot « économies » : nous ne rendrons rien, mais nous permettrons au système de survivre en coûtant moins cher.

**M. le président Guy Teissier.** Nous avons tous compris que vous ne voulez pas voir réduire le tonnage de la flotte.

**Amiral Pierre-François Forissier.** Beaucoup de mes interlocuteurs ont anticipé une réduction de ce tonnage, d'où mon insistance.

**M. Gilbert Le Bris.** On entend de plus en plus parler de synergies possibles avec les Britanniques en matière de dissuasion sous-marine. Qu'en est-il ?

La réforme des corps d'officiers exerçant des fonctions administratives me paraît mériter un examen approfondi. Si la création d'un service du commissariat des armées (SCA) placé sous l'autorité du chef d'état-major des armées (CEMA)

est une idée acceptable, en revanche la massification et la banalisation des formations ne le sont pas. Les commissaires de la marine font autant le choix de la mer que celui de l'administration – il en va de même pour les commissaires de l'air et de l'armée de terre. On peut regrouper le soutien au sein du SCA, mais non former un seul corps d'administrateurs : la fusion réduirait la motivation et éloignerait des milieux opérationnels, de la terre, de l'air et de la mer, qui ont chacun leur originalité. Au motif de réformer, il ne faut pas perdre les spécificités. Il faudrait sans doute trouver une solution tenant compte des deux phases de la carrière, la première en relation avec le milieu opérationnel, la deuxième plus proche de l'état-major et des centres de décision. Qu'en pensez-vous ?

**M. Christian Ménard.** L'opération *Atalanta*, menée sous l'égide de la France, a donné d'excellents résultats. Mais ne sommes-nous pas parvenus à un *statu quo* ? Peut-on attendre davantage de l'opération ou bien faut-il passer à une deuxième phase, à terre ?

Je crois par ailleurs nécessaire de faire preuve de réalisme pour les sociétés militaires privées (SMP). Nous avons pu constater, sur les thoniers senners, l'efficacité des équipes embarquées, qui ont pu repousser toutes les attaques. On peut certes faire venir des réservistes fusiliers marins sur ces bateaux, mais si nos militaires sont occupés sur d'autres théâtres, que fera-t-on ?

La maintenance de nos hélicoptères était jusqu'ici assurée sur nos bases par des civils, souvent issus des milieux militaires. Celle du NH90 sera-t-elle assurée directement par les industriels ?

**Amiral Pierre-François Forissier.** Les discussions éventuelles entre la France et le Royaume-Uni sur la dissuasion nucléaire ne relèvent pas de ma sphère de compétences. En tant que fournisseur de moyens, je considère que des rapprochements sont inéluctables, ne serait-ce que sur le plan technique. Nous avons le même fabricant de sonars, Thalès, qui travaille de façon séparée au Royaume-Uni et en France, ce qui nous coûte très cher ; notre indépendance nationale ne serait pas remise en cause si nous avions des équipements voisins. Je rappelle qu'à bord du *Redoutable*, les usines de traitement de l'atmosphère étaient britanniques, à une époque où pourtant l'indépendance nationale de la dissuasion était un dogme absolu. Un certain nombre de composants, en particulier électroniques, sont fabriqués par les fournisseurs mondiaux spécialisés, qui sont peu nombreux. Cela ouvre donc un champ possible de coopération, dont la mise en œuvre dépend de décisions politiques. Quel est le degré de coopération que nous sommes prêts à envisager ? Il peut être symbolique ou très large ; nous appliquerons les directives de nos Gouvernements respectifs. En tout cas, pour nous, ce n'est plus un sujet tabou.

J'ai reçu de mon ministre des directives très précises sur la réforme de la formation des officiers chargés de l'administration dans les armées, que je vais donc exécuter. Nous devons imaginer deux corps d'officiers : un corps de direction du service du commissariat des armées (SCA), au départ alimenté par les



actuels corps de commissaires ; un corps d'exécution, alimenté par les autres officiers qui exercent des tâches administratives dans nos armées. Nous devons en outre envisager une école unique à l'échéance de 2013.

Je considère toutefois que le métier de commissaire n'est pas du tout le même dans les trois armées. Le corps des commissaires de la marine a la grande particularité d'être navigant. C'est en son sein que nous trouvons les spécialistes du droit de la mer dont nous avons absolument besoin pour, d'une part, armer nos préfectures maritimes, d'autre part conduire intelligemment des opérations telles qu'*Atalanta*. Cette expertise s'acquiert certes dans les livres, mais aussi par les travaux pratiques sur nos bateaux. Il faudra donc que la formation commune et le corps commun permettent de maintenir ces spécificités. Le service de santé des armées repose aussi sur un corps unique de médecins, lequel comprend néanmoins des spécialistes de médecine navale, des spécialistes de médecine nucléaire, des médecins sous-marinières capables de patrouiller dans un SNLE et de procéder seuls à des interventions chirurgicales. Nous veillerons à ce que les savoirs et les cultures spécifiques soient préservés ; l'interarmées n'a de sens qu'en respectant la diversité des compétences, qui fait la richesse du système.

L'opération *Atalanta* est pour nous un grand sujet de satisfaction. Aujourd'hui, la navigation dans l'Océan Indien est sûre. La dangerosité de la région ne sera jamais nulle, mais elle est devenue acceptable ; l'évolution des tarifs des assurances le prouve. Pour autant, nous ne pouvons pas relâcher notre effort.

Tôt ou tard, c'est à terre qu'il faudra résoudre le problème. Je mets beaucoup d'espoir dans des actions concrètes de valorisation des activités liées à la mer, en particulier sur les côtes de Somalie. En effet la piraterie porte moins atteinte au commerce mondial qu'aux activités locales, notamment de pêche, et donc à l'approvisionnement des populations locales. Partout où la piraterie se développe, la pêche disparaît. Nous cherchons donc le soutien des populations pour faire comprendre que, plutôt que de devenir pirate, mieux vaut retourner à la pêche, activité durable qui permettra de nourrir tout le village. Nous menons cette action avec l'aide de l'Union européenne, en commençant à Djibouti par la création d'une école de garde-côtes.

Du fait de notre action, les pirates agissent aujourd'hui plus près de l'Inde que de la Somalie. Devant rester dans leurs pirogues plus longtemps, ils se fatiguent et deviennent beaucoup moins performants. Viendra un moment où ils préféreront revenir à la pêche.

J'admets tout à fait le recours aux SMP à terre, dans un espace sous souveraineté. J'y suis totalement opposé dans les eaux internationales, espace de non-souveraineté et de non-droit, où il est impossible, contrairement à ce qui se passe à terre, d'exercer en permanence un contrôle. Ce sont les plus hauts responsables de nos États que nous exposerions au risque de devoir gérer une bavure. Si Brink's en commet une dans une ville française, c'est la police ou la

municipalité qui géreront la situation ; s'agissant d'un bateau battant pavillon français dans un espace international, c'est le Président de la République qui devra rendre des comptes directement aux familles des victimes. Vous pouvez interroger le préfet de Mayotte : il vous parlera de pêcheurs qui avaient à bord de leur bateau des mercenaires surarmés ; il a décidé d'interdire l'entrée de ce type de bateaux dans les eaux territoriales. Que les SMP nous aident en Afghanistan ou dans des territoires sous souveraineté, ou même à la mer dans des eaux territoriales ; dans les eaux internationales, je m'y oppose.

80 % des bateaux victimes d'une attaque de pirates n'avaient pas respecté les consignes de sécurité qu'on leur avait données. Le pirate somalien est un homme rustique mais déterminé, qui ne dispose pas de beaucoup de moyens ; l'empêcher de prendre pied sur un bateau ne nécessite pas de dispositifs très sophistiqués. Pour le faire fuir, il suffit de s'enfermer dans un local sécurisé et de plonger le reste du bateau dans le noir... Il reste hélas le cas des plaisanciers imprudents qui, au nom de leur liberté individuelle, se risquent avec leur voilier dans des eaux signalées comme dangereuses. S'il leur arrive un malheur, nous irons malgré tout les chercher...

En ce qui concerne le NH90, les contrats étant en cours de négociation, je ne sais pas encore précisément comment la maintenance va être organisée. En tout cas l'équilibre ancien – un industriel intervenant peu, des maintenanciers faisant tout – n'est plus possible. La situation est la même que pour les automobiles, désormais remplies d'électronique et dont l'entretien ne peut plus être assuré par le garagiste de quartier : comme le Rafale, le NH90 est un ordinateur, doté d'un système de sustentation lui permettant de voler... Néanmoins nous avons encore besoin d'un échelon local de maintenance. Nous allons utiliser les compétences des personnels, sans écarter personne ; mais nous ne remplacerons pas tous les départs à la retraite. Quant aux jeunes, nous les formerons à la maintenance moderne – avec une balance entre ateliers de la base et industrie qui ne sera plus la même. Nous aurons toujours besoin, sur les bases, de mécaniciens qui soient des professionnels de haut niveau bénéficiant de perspectives de carrière intéressantes et fiers de leur activité.

**M. Bernard Cazeneuve.** Le Gouvernement souhaite que la formation des atomiciens, qui sert beaucoup à la marine nationale, fasse l'objet d'une mutualisation entre nucléaire civil et nucléaire militaire. Il a été envisagé à plusieurs reprises de créer un centre unique de formation dans la vallée du Rhône ou à Saclay. Où en est-on de cette réflexion ? Comment voyez-vous l'avenir de l'École atomique ?

**M. Philippe Vitel.** L'implantation militaire française aux Émirats arabes unis est aujourd'hui dans une phase de montée en puissance. Quelle part y prend la marine et quels sont, à terme, ses objectifs dans cette base ?

**Amiral Pierre-François Forissier.** Dans le cadre de la mutualisation des formations nucléaires, nous avons en effet étudié l'hypothèse d'un déménagement

de l'École atomique mais cette option n'est plus d'actualité. Nous cherchons désormais à donner à l'école une visibilité et une dimension qui lui permettent d'attirer des enseignants de qualité. Je travaille personnellement à son changement de statut – actuellement celui d'une unité militaire de base, dépourvue de personnalité juridique – en m'inspirant de l'École polytechnique, devenue un élément moteur du pôle Paris Tech.

Notre implantation aux Émirats arabes unis est une décision politique. Il s'agit de montrer l'engagement de la France dans la région, lequel a un caractère interarmées : l'armée de l'air déploie en permanence des avions, l'armée de terre a installé un centre d'entraînement et de formation, la marine a une base navale. Les opérations dans la région étant essentiellement navales, nous avons décidé que le commandement de l'implantation aux EAU serait confié à l'amiral commandant la zone maritime de l'Océan Indien – Alindien –, installé à terre à Abou Dhabi et conservant une capacité de projection à la mer en cas de besoin. C'est à partir de ce dispositif nouveau et en fonction de l'évolution de nos partenariats dans la région que nous allons construire l'avenir de notre implantation.

**M. Yves Vandewalle.** Dans un contexte budgétaire très serré, les exportations jouent un rôle important pour soutenir l'industrie. Où en est-on sur les BPC pour la Russie ?

**M. Michel Grall.** L'action de l'État en mer est le fait de nombreux intervenants – marine, douanes, affaires maritimes. Faut-il à votre avis persévérer dans ce mode de fonctionnement, ou procéder à une concentration dans un corps unique ?

**Amiral Pierre-François Forissier.** Concernant l'exportation des BPC, je n'en sais pas plus que vous, ne participant pas aux négociations qui ont lieu entre nos deux pays.

Quant à l'idée d'un corps unique de garde-côtes, je suis résolument contre. Avoir un tel corps, c'est en effet avoir deux marines, comme les Américains ; or nous n'en avons pas les moyens.

En Europe, trois marines assurent à la fois la fonction militaire en mer et la fonction de garde-côtes : la marine portugaise, la marine danoise et la marine française. Cela tient à la géographie : pour la première, c'est en raison des Açores ; pour la deuxième, en raison du Groenland ; pour la marine française, en raison du golfe de Gascogne – où lorsqu'il fait mauvais, il est impossible d'intervenir avec des petits bateaux. Seule la marine possède des grands bâtiments susceptibles d'y intervenir efficacement. Il n'est pas envisageable d'en acheter pour une administration civile.

Le corps des garde-côtes américain est un corps militaire, séparé de l'US Navy en temps de paix et qui y est intégré en temps de guerre ; mais comme la distinction entre-temps de paix et temps de guerre est devenue un peu floue, les Américains sont en train de s'intéresser à notre modèle. Aujourd'hui, les bateaux

des garde-côtes américains sont déployés dans le détroit de Malacca et dans l'Océan Indien pour servir de support à l'US Navy – là où nous mettons un bateau, les Américains en mettent deux.

La création de la fonction de garde-côtes, qui est récente puisqu'elle est issue du Grenelle de la mer, concrétise le fait que, alors que nous nous étions jusque-là limités à la coordination dans l'action, le Secrétariat général de la mer a reçu mandat d'assurer une coordination en amont, en exerçant un pouvoir de régulation sur la répartition géographique des moyens des administrations. Notre système est particulièrement performant ; il serait dommage de l'abandonner, au moment même où beaucoup de pays nous disent leur envie de s'en rapprocher.

*Présidence de M. Philippe Vitel, vice-président*

**M. Jean-Jacques Candelier.** Le 24 juin 2008, j'avais interpellé le ministre de la défense sur les conséquences de la fermeture de la base aéronavale de Nîmes-Garon. Dans sa réponse du 3 mars 2009, il m'a confirmé que cette fermeture interviendrait en 2011, en précisant qu'il y aurait compensation partielle par l'arrivée du 503<sup>e</sup> régiment du train et le renforcement des effectifs du 4<sup>e</sup> régiment du matériel. Où en est-on ?

**Amiral Pierre-François Forissier.** Nous avons commencé le transfert de nos avions de Nîmes-Garons vers Lann Bihoué. Nous n'avons plus que deux flottilles de patrouille maritime ; le fait de les mettre sur la même base nous fera faire des économies d'échelle. L'armée de terre s'est déclarée intéressée par la reprise du site de Nîmes-Garons ; nos équipes travaillent ensemble pour que le transfert se fasse de manière harmonieuse.

**M. Jean-Jacques Candelier.** Considérez-vous que l'impact économique et social sera limité ?

**Amiral Pierre-François Forissier.** Je travaille dans mon champ de compétence : on m'a demandé de fermer la base, je la ferme ; on m'a demandé de transférer à l'armée de terre, je transfère.

**Mme Françoise Hostalier.** Au-delà de la coopération franco-britannique, peut-on imaginer des partenariats avec d'autres pays dans d'autres domaines ? Ayant vu le très beau film *Touch and go*, j'ai à l'esprit l'exemple de la coopération avec nos amis américains pour l'entraînement des pilotes. Est-il envisageable de travailler avec le Portugal, avec l'Espagne, avec l'Allemagne ?

**Amiral Pierre-François Forissier.** La porte est ouverte à tous, mais nous n'avons pas les mêmes impératifs et ne travaillons pas sur les mêmes périmètres. La marine britannique et la nôtre, au contraire, sont les deux seules en Europe à avoir une vocation mondiale, à être nucléaires, à maîtriser le porte-avions. Avec les autres marines, notre lien passe essentiellement par l'OTAN et l'Union européenne. L'opération *Atalanta* a d'ailleurs démontré que nous étions capables de travailler ensemble. Ce qui favorise véritablement les rapprochements, ce sont

les matériels communs : nous avons aujourd'hui les mêmes frégates Horizon que la marine italienne. De même, nous avons travaillé dans le passé avec des sous-marins espagnols de conception française, et nous développons aujourd'hui à l'export un sous-marin franco-espagnol, le Scorpène. Nous avons également des liens avec la marine allemande dans le domaine de la formation pour les officiers. Nous avons également des relations assez développées avec la marine grecque. Quant à la marine portugaise, elle a eu ces dernières années des difficultés financières qui l'ont amenée à se concentrer sur ses missions nationales, mais dès qu'elle le pourra nous serons heureux de travailler à nouveau avec elle. Enfin, nous avons en Méditerranée une force européenne à quatre nations – la France, l'Italie, l'Espagne, le Portugal –, à commandement tournant.

Le partenariat existe, donc ; mais il est toujours très difficile à organiser dans un cadre multilatéral. Poussés par nos amis britanniques, nous nous orientons plutôt vers la multiplication de relations bilatérales, en espérant qu'elles pourront déboucher sur des coopérations plus larges. Il reste que la situation économique et budgétaire est telle dans l'ensemble des pays européens que l'on ne voit pas émerger beaucoup de propositions concrètes, chacun essayant plutôt de colmater les brèches dans son propre dispositif.

**M. Nicolas Dhuicq.** Faute de capacités morales, démographiques et financières, nous allons devoir faire revenir nos corps expéditionnaires en Afghanistan. Parallèlement, nous sommes moins présents en Afrique. Nous perdons pied au niveau terrestre ; la marine sera donc notre bouclier dans les vingt à trente ans à venir, et notre dernière épée véritable. Mais elle est confrontée à la prolifération sous-marine, accompagnée de transferts de compétences qui m'inquiètent énormément – nous devrions être plus raisonnables concernant certaines ventes. Les compétences humaines vont donc être fondamentales. Quel est le temps nécessaire pour former un personnel spécialisé dans la lutte anti-sous-marine qui soit efficace en temps de guerre ? Par ailleurs, s'agissant du recrutement, constatez-vous que le fossé se creuse entre les zones rurales et les zones urbaines, pour des affectations qui nécessitent solidité, rusticité et tolérance à la frustration ?

**M. Philippe Folliot.** La marine a été, à divers égards, la grande oubliée de la loi de programmation militaire. Nous avons des bateaux qui ont 22 ans de moyenne d'âge, nous manquons de patrouilleurs et d'avions de surveillance. Avons-nous les moyens d'assurer notre souveraineté dans les zones économiques exclusives qui entourent nos DOM et nos COM ?

**Amiral Pierre-François Forissier.** Si la formation en école se fait en un an ou deux, en revanche la compétence s'acquiert par des années de pratique. Le sujet essentiel est la conservation du savoir-faire car il peut se perdre en quelques mois, alors qu'à l'inverse, une marine qui ne possède pas la compétence de lutte anti-sous-marine a besoin de 30 ans de travail avant d'y parvenir. Aujourd'hui, nous n'avons pas de raison de craindre la menace sous-marine près de chez nous ; en revanche, elle peut exister lorsque nous nous déployons à l'extérieur. C'est la

raison pour laquelle, dans les zones lointaines, nous préférons que ceux qui veulent développer une activité sous-marine utilisent nos techniques, afin de nous permettre de mieux contrôler la situation.

Nos équipages sont représentatifs de la population française. Les marins d'origine citadine en représentent donc une proportion croissante ; à nous de les rendre robustes. La mer est la plus grande éducatrice que nous puissions avoir ! Nous avons d'ailleurs lancé l'année dernière un plan intitulé « Être marin, être combattif » ; il vise à apprendre aux jeunes qu'il s'agit d'un métier difficile, qui entraîne des contraintes personnelles et familiales lourdes et qui peut amener à se trouver au combat – à un combat qui tue et qui conduit les marins, particularité de leur arme, à continuer de travailler en ayant à bord leurs morts et leurs blessés.

Monsieur Folliot, je ne vous suis pas lorsque vous dites que la marine a été sacrifiée ; elle ne fait que prendre sa part des efforts collectifs. Quant à sa place dans le monde, elle tient précisément au fait que nous avons le deuxième espace maritime mondial. Il est exact que les moyens navals dédiés arrivent en fin de vie. Nous ne pouvons pas les remplacer nombre pour nombre, mais je ne le demande pas car les performances de ces bateaux, et en particulier leur taux de disponibilité, pouvaient laisser à désirer : là où nous avions deux bateaux disponibles 80 jours par an, nous ne pouvions assurer que 160 jours de mer dans l'année. Mon objectif est que le nombre de jours de mer dans ces régions ne diminue pas, et si possible augmente – mais pas forcément avec un nombre de bateaux plus importants. La marine marchande a des bateaux dont la disponibilité avérée est supérieure à 300 jours par an ; avec des navires de ce type, même en nombre réduit, nous pourrions travailler beaucoup plus.

Par ailleurs, le cartésianisme français pousse à vouloir le « bateau générique » de l'outre-mer. Nous avons outre-mer des P400, des frégates de surveillance et des Batral ; ce sont exactement les mêmes bateaux qui travaillent au milieu du Pacifique ou dans les zones de petits fonds de Guyane. Cette approche ne me paraît plus pertinente, car il faut envoyer à chaque endroit le bateau qui convient. En outre, je souhaiterais que nos bateaux dans le Pacifique fonctionnent avec les mêmes moteurs que les bateaux de pêche du Pacifique, et que nos bateaux opérant au large de la Guyane aient les mêmes moteurs que les bateaux de plaisance que l'on peut voir dans la zone. Cela permettrait de bénéficier des capacités locales de maintenance, sans avoir besoin de faire venir des pièces de métropole.

**M. Francis Hillmeyer.** Vous avez parlé de la prolongation de la vie des sous-marins Rubis. Quel est le nombre des bâtiments concernés ? Est-ce vraiment financièrement plus rentable que de renouveler plus rapidement notre équipement ?

**Amiral Pierre-François Forissier.** Il n'y a pas au monde d'objet plus compliqué qu'un sous-marin nucléaire. Nous ne pouvons donc pas aller plus vite ; les Barracuda sont en construction mais en attendant, pour assurer la permanence

de la dissuasion, il faut utiliser les Rubis. En effet je ne peux pas garantir au Président de la République la permanence de la dissuasion à la mer si je ne dispose pas, en permanence, de dix équipages de sous-marins nucléaires d'attaque (SNA) opérationnels. J'en ai fait l'expérience concrète : pour une question de ressources humaines, nous avons dû nous résoudre il y a quelques années à en dissoudre un, ce qui a entraîné pendant sept ans des conséquences graves. Or compte tenu de la maintenance de nos bateaux, pour avoir dix équipages – et deux par bateau –, il nous faut six coques. Je ne peux donc pas accepter un désarmement de Rubis avant l'arrivée du premier Barracuda.

**M. Philippe Vitel, président.** Pour les quatre SNLE, y a-t-il bien sept équipages ?

**Amiral Pierre-François Forissier.** Oui. Et pour faire vivre ces sept équipages de SNLE, il nous faut dix équipages de SNA.

**M. Étienne Mourrut.** La base aéronavale de Nîmes-Garons avait une activité de protection du littoral méditerranéen. À quels moyens allez-vous faire désormais appel ?

**Amiral Pierre-François Forissier.** Par définition, nous avons ont un long rayon d'action. Actuellement, pour des raisons d'organisation du système d'alerte, des avions de Lann-Bihoué interviennent en Méditerranée et, d'autres jours, des avions de Nîmes opèrent en Atlantique. Pour éviter de trop nombreux allers et retours à partir de Lann-Bihoué, nous aurons quasiment en permanence un ou deux avions dans le Sud. De la même façon, nous avons en permanence un détachement opérationnel à Dakar et à Djibouti. Nous travaillerons donc toujours autant en Méditerranée ; seules les modalités pratiques d'organisation vont évoluer – avec pour avantage la réunion de tous les personnels sur une même base.

**M. Michel Voisin.** Le passage de la base de La Tontouta, en Nouvelle-Calédonie, sous le contrôle de l'armée de l'air devrait, pour la marine, rendre plus difficile encore l'accomplissement de ses missions – surveillance maritime, protection des pêches, police de ces zones. Pouvez-vous nous dire ce qui a motivé cette décision, alors même que la piraterie maritime sévit dans l'Océan Indien ?

Par ailleurs, récupère-t-on les sommes engagées pour apporter des secours à un voilier en perdition ?

**Amiral Pierre-François Forissier.** Nous avons dans le Pacifique deux implantations d'aéronautique navale, l'une à Papeete et l'autre à La Tontouta, mais nous n'avons qu'une seule flottille. Le commandant de flottille est à Papeete et, selon les moments, il y a à La Tontouta un ou deux avions. Le fait que le terrain de La Tontouta soit rétrocédé à l'armée de l'air ne changera rien au dispositif. Il se trouve par ailleurs que les avions – des Falcon 200 qui vont bientôt arriver en fin de vie – font l'objet d'un contrat d'entretien par Sabena Technics à Papeete.

Quant à la piraterie, ce n'est évidemment pas à partir de la Nouvelle-Calédonie que nous nous y attaquons, mais à partir de Djibouti et avec des avions déployés depuis la métropole. Le coût que cela représente rentre dans l'activité normale de la marine : que celle-ci fasse ses jours de mer et ses heures de vol dans le cadre d'un entraînement au large de Toulon ou qu'elle le fasse au large de la corne de l'Afrique pour faire la chasse aux pirates, la dépense est à peu près la même.

Enfin, le remboursement des frais de sauvetage par les personnes que nous allons sauver relève de la même problématique que pour les secours en montagne. Je me tourne vers le législateur que vous êtes pour trouver la bonne solution...

**M. Daniel Boisserie.** Qu'en est-il du moral des troupes ? Quelles sont leurs réactions face aux réductions budgétaires ? Y a-t-il des départs volontaires consécutifs aux problèmes que vous rencontrez ?

D'autre part, quelle est votre latitude dans le choix des matériels ?

**Amiral Pierre-François Forissier.** Le moral des troupes est plutôt bon, dans la mesure où nous avons des activités : un marin qui navigue est un marin heureux, un marin dont le bateau est cassé et qui ne navigue pas est un marin malheureux. Avec l'opération *Atalanta* et le déploiement du groupe aéronaval, nos marins ont beaucoup travaillé.

La situation est un peu différente pour les marins à terre, qui sont à la fois acteurs et objet de la réforme. Nous essayons de les motiver en leur disant qu'elle sera ce qu'ils en feront, tant il est vrai qu'au-delà des grands principes fixés à Paris, le réglage fin se fait sur le terrain. Ils ont parfaitement compris qu'on ne pouvait pas continuer à fonctionner avec l'ancien système. Le ratio entre le nombre de marins à terre et le nombre de marins qui naviguent n'est pas très bon, parce que nous avons des structures administratives occupées à faire appliquer des règles nombreuses, dont certaines datent de l'Ancien régime. J'attends de la réforme que toutes les ordonnances royales qui sont encore en vigueur et toutes les lois qui se sont empilées sous toutes les Républiques fassent l'objet d'un nettoyage. J'aspire, par exemple, à ce que l'on puisse acheter le joint manquant au Castorama local, au lieu de remplir une quinzaine de papiers pour en recevoir un trois mois plus tard et pour un prix dix fois plus élevé. Quant au code des marchés publics, je pense qu'il nous coûte beaucoup plus qu'il ne nous fait économiser de l'argent.

**M. Jean Michel.** Il évite quand même quelques fraudes...

**M. Dominique Caillaud.** Ma question concerne la disponibilité opérationnelle de nos hélicoptères. À Lanvéoc, on considère qu'il faut au moins six machines pour faire face aux missions ; or avec deux NH90 et deux EC225, on n'arrive qu'à quatre. Et qu'en est-il des hélicoptères embarqués, que les BPC et les frégates sont destinés à accueillir ? Les sacrifices à venir épargnent-ils un peu cette catégorie d'aéronefs ?



**Amiral Pierre-François Forissier.** Le parc d'hélicoptères est très varié, et les machines ne sont pas comparables. Il fallait à Lanvéoc six Super Frelon, mais avec les deux EC225, nous avons la disponibilité nécessaire. La difficulté concerne aujourd'hui le parc de Lynx, dont un très grand nombre sont indisponibles faute de pièces de rechange – parce que Westland ne les fabrique plus et qu'il faut les faire fabriquer ailleurs, ce qui coûte cher et prend du temps. Le problème va être résolu quand les Lynx auront été remplacés par des NH90.

Quant aux BPC, il n'est pas prévu de les armer avec des hélicoptères de la marine. Ce sont des bateaux interarmées, conçus pour embarquer des hélicoptères de l'armée de terre.

Ce qui compte, c'est que les missions qui nous sont assignées soient remplies. Aujourd'hui, les frégates anti-sous-marines naviguent la plupart du temps sans hélicoptère, les hélicoptères étant occupés à chasser les pirates et les narcotrafiquants ; demain, la priorité pourrait redevenir la lutte anti-sous-marine.

**M. Jacques Lamblin.** Je voudrais revenir sur la question du respect de la souveraineté française sur notre domaine maritime, en particulier autour de la Polynésie, les enjeux économiques à long terme étant considérables. Face aux appétits de puissants voisins, ne faut-il pas faire un peu plus ?

**Amiral Pierre-François Forissier.** Je n'ai aucune inquiétude sur le respect de la souveraineté dans cette zone. Le Pacifique représente la moitié de la surface de la planète, la Polynésie couvre une surface équivalant à celle de l'Europe ; les distances sont considérables, et quand on patrouille dans le Pacifique on ne rencontre personne. Il n'est donc pas nécessaire de disposer en permanence de moyens très importants. Il faut plutôt assurer une présence constante et efficace. Si nous avons préféré baser nos avions en Polynésie plutôt qu'en Nouvelle-Calédonie, c'est parce qu'en Polynésie, le vecteur utilisé pour surveiller la mer est principalement l'avion. La surveillance doit se doubler de la disponibilité sur place de moyens d'action en cas de besoin. Mais la mer ne s'occupe pas : assurer la souveraineté dans un espace maritime, ce n'est pas la même chose que garder un territoire. Pour assurer notre souveraineté dans ces zones, mieux vaut quelques moyens mobilisables toute l'année plutôt que de nombreux bateaux aux capacités d'action limitées : l'important n'est pas le nombre, mais la présence – il faut « montrer le pavillon ».

**M. Philippe Vitel, président.** L'idée d'acheter d'occasion aux Américains un quatrième Hawkeye est-elle définitivement abandonnée ?

**Amiral Pierre-François Forissier.** Oui car cet avion n'est plus à vendre...

**M. Christophe Guilloteau.** Le 2 juin 2009, un avion français s'écrasait au large du Brésil. La marine française a pris part activement aux recherches. A-t-on une idée du coût de ces opérations ? La responsabilité d'Air France peut-elle être engagée ?

**Amiral Pierre-François Forissier.** Le coût n'est pas très difficile à calculer, mais je ne dispose pas ici d'un chiffrage. Dans ces circonstances, il n'est pas un critère : notre éthique nous conduit à intervenir, au seul motif de la solidarité. Au début, nous avons essayé de retrouver d'éventuels survivants ; puis des indices nous ont fait penser que malheureusement, il n'y en avait pas. Nous avons alors tout mis en œuvre pour retrouver les boîtes noires, avec l'aide des Américains et des Brésiliens, mais c'était chercher une aiguille dans une botte de foin. Nous avons fait le maximum, mais nous n'avons pas réussi.

## 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 2011, au cours de sa réunion du mercredi 27 octobre 2010.

Un débat a suivi l'exposé du rapporteur.

**M. Gilbert Le Bris.** Je m'interroge sur les conséquences dramatiques du gouffre capacitaire en matière de bâtiments de souveraineté. Outre-mer, nous avons déjà retiré les escorteurs AVISO et nous retirerons prochainement les transports de chalands et de débarquement (TCD), les engins de débarquement d'infanterie et de chars (EDIC) et les bâtiments de transport léger (BATRAL). Au final, que restera-t-il pour assurer une présence dans les 11 millions de km<sup>2</sup> de notre espace maritime ? Serons-nous capables d'y faire respecter notre souveraineté ou devons-nous y renoncer ? Considérez-vous la situation comme irrémédiable ou des améliorations sont-elles possibles ?

**M. Christophe Guilloteau.** Je ne comprends pas la différence existant entre la marine militaire et la marine marchande civile en matière de disponibilité. Comment se fait-il que le nombre de jours à la mer soit d'environ 80 jours pour les armées quand il dépasse les 160 jours dans le civil ?

**Mme Marguerite Lamour, rapporteur pour avis.** Lors de son audition, le chef d'état-major de la marine a bien souligné l'importance qu'il attache à la couverture de toutes nos zones de souveraineté. Je partage votre inquiétude mais je sais qu'une réflexion est en cours pour pallier les déficits capacitaires et maintenir notre présence maritime dans le monde.

La marine militaire obéit à des contraintes particulières qui empêchent une comparaison immédiate avec le monde civil. Les objectifs ne sont pas les mêmes : la marine marchande a un impératif de rentabilité tandis que les armées remplissent les missions qui leur sont assignées. Je suis très attachée à ces deux univers et il ne me semble pas anormal que des différences existent, compte tenu notamment des systèmes d'armes qui équipent les navires de la marine.

**M. Bernard Cazeneuve.** Vous avez parlé de la montée en puissance des bases de défense et avez considéré que cette évolution se faisait dans de bonnes conditions. Dans le cadre de la mission d'information sur le suivi de la mise en œuvre de la réforme, je me suis rendu à Brest et j'ai plutôt eu le sentiment que la création de la base de défense est source de difficultés car elle suppose la suppression de 2 000 emplois. Il en va de même à Cherbourg où 250 postes sont concernés. Les problèmes semblent d'ailleurs se cristalliser autour des centres de gestion et de paie.

Par ailleurs vous n'avez pas évoqué la question du démantèlement. Pouvez-vous faire le point sur cette question ?

**M. Gérard Charasse.** Dispose-t-on d'une évaluation des dépenses déjà réalisées au titre du second porte-avions ?

**Mme Marguerite Lamour, rapporteur pour avis.** Si j'ai pris soin de souligner que la montée en puissance des bases de défense se faisait sans problème majeur, cela ne signifie pas que tout se passe bien ! J'ai bien conscience que ces transformations sont délicates. Lors de mes visites à Brest et Toulon, j'ai par exemple constaté que la mutualisation du soutien, colonne vertébrale des bases de défense, n'était pas totalement aboutie. Il faut donc encore travailler pour mettre fin à ces « verticalités » persistantes. Je n'ai pas non plus évoqué les problèmes liés à la mise en œuvre de CHORUS car nous avons largement abordé cette question lors des auditions précédentes. J'observe qu'il reste encore un stock conséquent de factures à payer. Les entreprises reçoivent toutefois une juste compensation de ce retard avec le versement des intérêts moratoires.

Je reste attentive à la question du démantèlement et je me félicite que les coûts liés à la fin de vie soient désormais intégrés dans la programmation financière dès le lancement du programme. Il me semble que nous avons beaucoup progressé en la matière : la fin de vie du *Clemenceau* a très certainement contribué à cette prise de conscience.

Pour le second porte-avions, je ne dispose pas de données exactes à cet instant ; les industries continuent leurs travaux sur leurs fonds propres.

**M. Gilbert Le Bris.** Les études pour le second porte-avions ont déjà coûté 250 à 300 millions d'euros.

\*

Conformément aux conclusions du rapporteur, la commission de la défense a donné un avis favorable à l'adoption des crédits du programme « Préparation et emploi des forces (marine) ».

\*

\* \*

*La commission est ensuite passée à l'examen des amendements.*

*Elle a d'abord été saisie de l'amendement II-DF 1 de MM. Guy Teissier et Philippe Vitel.*

**M. Philippe Vitel.** Il s'agit de modifier les autorisations d'engagement (AE) et les crédits de paiement (CP) pour mettre un terme définitif à la différence de traitement entre les sapeurs-pompiers professionnels civils et les marins-pompiers de Marseille. En effet, ces derniers ne bénéficient pas des dispositions de la loi du 28 novembre 1990 relative à la fonction publique territoriale qui intègre l'indemnité de feu dans le calcul des pensions des sapeurs pompiers civils.

**M. François Cornut-Gentille.** Je suis favorable à cet amendement, mais il me semble que nous avons déjà abordé cette question l'année dernière.

**M. Philippe Vitel.** Cet amendement avait effectivement été adopté l'année dernière par l'Assemblée nationale et le Sénat, mais ce changement ne s'est pas traduit dans les textes réglementaires.

**M. Yves Fromion.** Je ne conteste pas l'intérêt de cette proposition mais il me semble qu'il serait également utile de comparer le statut des marins-pompiers de Marseille avec celui des sapeurs-pompiers de Paris.

**M. Philippe Vitel.** Ce n'est pas l'objet de cet amendement, mais la question devra bien évidemment être étudiée.

**M. Jean-Pierre Soisson.** Si je comprends bien, notre vote de l'année dernière n'a abouti à rien. Tout cela donne l'impression que nous nous exprimons dans le vide.

*La commission a adopté l'amendement n°II-DF1.*

\*

*La commission a ensuite examiné l'amendement II-DF 2 de MM. François Cornut-Gentille et Jean-Claude Viollet.*

**M. François Cornut-Gentille.** Jean-Claude Viollet et moi considérons que la France est parvenue à un seuil critique dans le domaine du transport tactique et des ravitailleurs. Cela pose le problème de l'étiollement des compétences de l'armée de l'air et menace la crédibilité de notre dissuasion.

Cet amendement propose donc d'acquérir en leasing une première capacité d'avions mutli-rôles (MRT) de type A 330. Notre objectif est de pousser le Gouvernement à faire un choix pour engager le renouvellement de notre flotte de ravitailleurs.

Nous proposons de financer cette mesure en mobilisant 20 millions d'euros sur les crédits du programme 178 « Préparation et emploi des forces » qui est doté de près de 22 milliards d'euros de crédits de paiement.

Je précise que le recours à ces appareils permettra de réaliser des économies de MCO, puisque celui des premiers MRT s'élèvera à 5 000 euros par heure de vol, alors que le coût du seul MCO des C-135 atteint actuellement plus de 13 000 euros.

**M. Yves Vandewalle.** Je soutiens ce projet mais m'interroge simplement sur sa compatibilité avec les décisions de mutualisation des moyens qui pourraient être prises avec les Britanniques.

**M. François Cornut-Gentile.** Les deux projets ne s'opposent pas. Si la coopération franco-britannique permettrait d'affréter des heures de vol complémentaires, les données dont nous disposons indiquent que cette option devrait être très coûteuse.

*La commission a adopté l'amendement II-DF 2.*

\*

*Puis la commission a examiné l'amendement II-DF 3 de M. Jean-Claude Viollet.*

**M. Jean-Claude Viollet.** La rénovation des Mirage 2000D devait leur permettre d'intégrer une capacité de renseignement image mais également de renseignement électronique que possèdent aujourd'hui les Mirage F1CR avec leur pod ASTAC. Ces appareils leur permettent à la fois d'identifier les dispositifs de l'adversaire et de programmer nos systèmes de contre-mesure électronique.

La procédure de retrait accéléré du Mirage F1CR qui doit s'achever en 2014 et le report de la rénovation du Mirage 2000D renvoyée à l'après 2013 risquent de nous faire perdre, pendant cinq ans au moins, cette capacité indispensable pour entrer en premier sur un théâtre. C'est également une capacité indispensable au travail de la direction du renseignement militaire qui doit alimenter en continu ses bases de données.

Cet amendement vise donc à engager une rénovation a minima pour éviter toute rupture capacitaire, en laissant au ministère de la défense le temps de réfléchir plus largement à l'avenir de cette flotte. Une somme de 10 millions d'euros devrait suffire à intégrer les pod de renseignement électronique ASTAC sur l'ensemble des avions.

*La commission a adopté l'amendement II-DF 3.*

\*

\* \*

**M. Jean-Jacques Candelier.** L'examen de ce budget donne le sentiment de naviguer à vue. Je déplore qu'il sacrifie l'homme au profit de l'équipement. L'arme nucléaire occupe une bonne place et coûte entre 10 et 11 millions d'euros par jour. Je m'interroge aussi sur l'utilité de la défense anti-missiles balistiques. L'intégration au commandement militaire de l'OTAN me semble une mauvaise décision. Enfin, nous nous enlisons en Afghanistan. Pour toutes ces raisons je voterai contre ce projet de budget.

\*  
\* \*

La commission a donné un **avis favorable** à l'adoption des crédits de la mission « Défense » ainsi modifiés.

\*  
\* \*





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

### **1. À Paris**

- l’amiral Pierre-François Forissier, chef d’état-major de la marine ;
- le vice-amiral d’escadre Olivier Lajous, directeur du personnel militaire de la marine ;
- M. Jean-Michel Labrande, directeur du service de soutien de la flotte (SSF) ;
- M. Patrick Boissier, président-directeur général de DCNS.

### **2. À Toulon, le 22 septembre 2010**

- le vice-amiral d’escadre Yann Tainguy, préfet maritime et commandant de la zone maritime Méditerranée (CECMED) ;
- le vice-amiral d’escadre Bertrand Aubriot, commandant de la force d’action navale (ALFAN) ;
- le contre-amiral Henri Bobin, commandant la force de l’aéronautique navale (ALAVIA) ;
- des personnels de tous grades et toutes affectations de la base navale de Toulon, à bord de la frégate *Aconit*.

### **3. À Brest, le 15 octobre 2010**

- le vice-amiral d’escadre Anne-François de Saint Salvy, préfet maritime et commandant de la zone maritime Atlantique (CECLANT) ;
- le vice-amiral Georges-Henri Mouton, commandant des forces sous-marines et de la force océanique stratégique (ALFOST) ;
- le vice-amiral Jean-Pierre Labonne, adjoint organique à Brest de l’amiral commandant la force d’action navale ;
- le capitaine de vaisseau Bernard Riou, commandant du centre d’instruction naval de Brest ;
- des personnels de tous grades et toutes affectations sur la base navale de Brest.