



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

marine

Question écrite n° 22645

Texte de la question

M. François Cornut-Gentile interroge M. le ministre de la défense sur les escales des bâtiments de la marine nationale. Présents sur l'ensemble des mers et océans du globe, les bâtiments de la marine nationale doivent régulièrement effectuer des escales dans des ports étrangers. Les États-Unis et le Royaume-Uni ont externalisé la gestion de ces escales. Aussi, il lui demande de préciser le nombre et le coût des escales des bâtiments de la marine nationale au cours des précédents exercices budgétaires et d'exposer les études techniques et financières menées par la France concernant l'externalisation de leur gestion.

Texte de la réponse

Une escale maritime se définit comme la halte opérationnelle d'un bâtiment dans un port afin d'y effectuer une opération de maintenance, de ravitaillement ou d'embarquement de passagers ou de fret. La durée moyenne d'une escale d'un bâtiment de la marine nationale française est de 3 jours. Son coût dépend à la fois de sa durée, du type de navire, des prestations demandées, des tarifs pratiqués par la localité d'accueil et des caractéristiques de son installation portuaire. Parmi l'ensemble des dépenses qui comprend les prestations portuaires, les activités diplomatico-militaires et l'activité opérationnelle dans la zone de l'escale, c'est cette dernière qui se révèle la plus élevée (ravitaillement en vivres et en carburants ou à l'acheminement de rechanges). Afin d'assurer l'accueil logistique de ses bâtiments en escale dans les ports étrangers, la marine nationale s'appuie sur le réseau des missions militaires françaises à l'étranger placées sous la responsabilité d'attachés de défense et d'attachés navals qui externalisent déjà plus de 90 % de la fonction auprès des fournisseurs portuaires locaux. En effet, quand elles sont identifiées comme les mieux adaptées aux besoins du navire français, les prestations proposées par le marché local sont retenues par la mission militaire et le commandement du bâtiment. Ce mode opératoire donne globalement satisfaction, tant en termes d'organisation et de réactivité opérationnelle que de maîtrise des coûts. En outre, il permet, en recourant à la procédure des avances consulaires, un étalement de la dépense en cours d'année. Sur les trois dernières années, le nombre et le coût des escales à l'étranger effectuées par les bâtiments de la marine nationale se répartissent comme suit :

ANNÉES	NOMBRE d'escales à l'étranger	COÛT ANNUEL (en millions d'euros)	DONT dépenses de combustibles (marché SEA)	BUDGET moyen par escale (hors dépenses SEA)
2012	624	11,8 M€	0,076 M€	18 788 €
2011	481	18,4 M€	0,320 M€	37 588 €
2010	598	16,7 M€	0,555 M€	26 998 €

L'année 2011 a été marquée par le déploiement du groupe aéronaval dans l'océan Indien et par la forte activité opérationnelle de l'opération HARMATTAN en Libye. Aussi, si le nombre d'escales à l'étranger a été moindre qu'en 2010 et 2012, ces escales se sont en revanche avérées plus onéreuses du fait du volume des forces déployées. Dans le contexte de ces opérations, les dates et les lieux des escales ayant été conditionnés par le besoin opérationnel, la manoeuvre logistique, ainsi contrainte, ne pouvait donc pas être optimisée avec autant de souplesse qu'au cours d'un déploiement naval programmé. Les événements survenus au cours de cette année 2011 ont masqué l'effort de l'état-major de la marine pour rationaliser ce poste de dépenses. La forte diminution des montants consacrés en 2012 révèle cette attention particulière pour maîtriser ce budget spécifique. Dans le prolongement de cette dynamique de maîtrise de la dépense publique, le montant maximal des dépenses prévues pour les escales à l'étranger sur le budget opérationnel de programme (BOP) « marine » pour l'année 2013 a été fixé à 9,8 M€. Il était en 2012 de 11,8 M€. S'agissant de l'externalisation de la gestion des opérations d'escales, une étude afférente à la mise en place d'un marché public a été réalisée en 2008 par le commissariat de la marine à la demande de l'état-major de la marine. Ses conclusions ont mis en évidence que le mode opératoire en vigueur s'avérait satisfaisant. La mise en place d'un marché public d'externalisation des escales à l'étranger, pour être pertinente, doit représenter une réelle plus-value, notamment en permettant une meilleure maîtrise des dépenses. Or, il est apparu, d'une part, que l'hypothèse d'une externalisation de cette activité par recours à un agent maritime régional risquait d'aboutir à de nombreux surcoûts, d'autre part, que les approvisionnements en combustibles (service des essences des armées) et en devises (autorités consulaires) devaient stratégiquement demeurer hors marché. Parallèlement, le retour d'expérience des bâtiments anglo-saxons montrait un recours limité aux approvisionnements locaux en escale. Par conséquent, à l'aune de la complexité que pourrait revêtir la mise en oeuvre de ce type de marché et des risques de déboucher sur une prestation insatisfaisante, l'état-major de la marine n'a pas donné suite à ce projet en considérant que ses bâtiments devaient conserver une marge d'initiative quant au choix de ses prestataires parmi l'ensemble des offres disponibles, incluant celles des fournisseurs locaux. Néanmoins, ce projet de marché pourrait éventuellement être relancé dans l'hypothèse où le système actuel ne donnerait plus satisfaction.

Données clés

Auteur : [M. François Cornut-Gentille](#)

Circonscription : Haute-Marne (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 22645

Rubrique : Défense

Ministère interrogé : Défense

Ministère attributaire : Défense

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [2 avril 2013](#), page 3448

Réponse publiée au JO le : [2 juillet 2013](#), page 6940