

N° 62

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1989-1990

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1989.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi de finances pour 1990, CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,

TOME VIII

Défense

SECTION MARINE

PAR M. MAX LEJEUNE,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Lecanuet, *président* ; Michel d'Aillières, Yvon Bourges, François Abadie, Jean-Pierre Bayle, *vice-présidents* ; Jean Garcia, Guy Cabanel, Michel Alloncle, Jacques Genton, *secrétaires* ; MM. Paul Alduy, Jean-Luc Bécart, Daniel Bernardet, André Bettencourt, Amédée Bouquerel, André Boyer, Michel Caldaguès, Jean-Paul Chambriard, Michel Chauty, Yvon Collin, Claude Cornac, Charles-Henri de Cossé-Brissac, Michel Crucis, André Delelis, Franz Duboscq, Claude Estier, Gérard Gaud, Jean-Claude Gaudin, Philippe de Gaulle, Jacques Golliet, Bernard Guyomard, Mme Nicole de Hauteclocque, MM. Marcel Henry, André Jarrot, Louis Jung, Christian de La Malène, Marc Lauriol, Edouard Le Jeune, Max Lejeune, Louis Longequeue, Philippe Madrelle, Michel Maurice-Bokanowski, Jean-Luc Mélenchon, Claude Mont, Jean Natali, Paul d'Ornano, Michel Poniatowski, Robert Pontillon, Roger Poudonson, André Rouvière, Robert-Paul Vigouroux, Xavier de Villepin, Albert Voilquin.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9^e législ.) : 895 et annexes, 920 (annexe n° 38), 922 (tome XI), 923 (tome VIII) et T.A. 181

Sénat : 58 et 59 (annexes n°s 45 et 46) (1989-1990).

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE : ANALYSE DU PROJET DE BUDGET 1990	7
I. — PHYSIONOMIE GÉNÉRALE	7
1. Evolution de la part de la marine dans le budget de la défense	7
2. Evolution de la répartition titre III - titre V dans le budget de la marine.	8
II. — TITRE III - DÉPENSES ORDINAIRES	10
1. Rémunérations et charges sociales	10
2. Entretien programme de la flotte et de l'aéronavale	10
3. Evolution du rapport titre III/total du budget marine	11
III. — TITRE V - DÉPENSES EN CAPITAL	11
1. Etudes et développements	12
2. Constructions neuves : Force océanique stratégique	13
3. Constructions neuves : Flotte classique	13
4. Constructions neuves : Aéronautique navale	14
5. Munitions et engins	14
6. Infrastructure	14
DEUXIÈME PARTIE : SITUATION PRÉSENTE ET ÉVOLUTION DE LA MARINE NATIONALE	15
1. Force océanique stratégique	16
2. Flotte de surface et sous-marins	17
3. Aéronautique navale	20
4. Commandes, livraisons et retraits en 1990	22
TROISIÈME PARTIE : PERSONNEL	23
1. Effectifs	23
2. Réduction d'effectifs	23
3. Mesures catégorielles	24
4. Formation du personnel de la marine	24
CONCLUSION	27
DÉBAT EN COMMISSION	29
ANNEXES	31
Annexe A - Projet de budget 1990 pour la marine	31
Annexe B - Projet de budget 1990 pour la marine - Crédits de paiement du titre III et du titre V	31
Annexe C - Projet de budget 1990 pour la marine - Crédits de paiement du titre III	32
Annexe D - Projet de budget 1990 pour la marine - Crédits de paiement du titre V	32

MESDAMES, MESSIEURS,

Le rapport pour avis de la section Marine du budget de la défense pour 1990 ne traite que des problèmes spécifiques de la marine nationale ; les questions communes — comme la situation et le fonctionnement des arsenaux — font l'objet de rapports distincts.

En particulier, les missiles de la force océanique stratégique dépendent de la section commune du budget de la défense.

Afin de faciliter les comparaisons d'une année sur l'autre, le rapport s'articule en trois parties :

- analyse du budget de la marine,
- situation et évolution des grandes composantes de la marine,
- problèmes relatifs au personnel militaire.

PREMIÈRE PARTIE

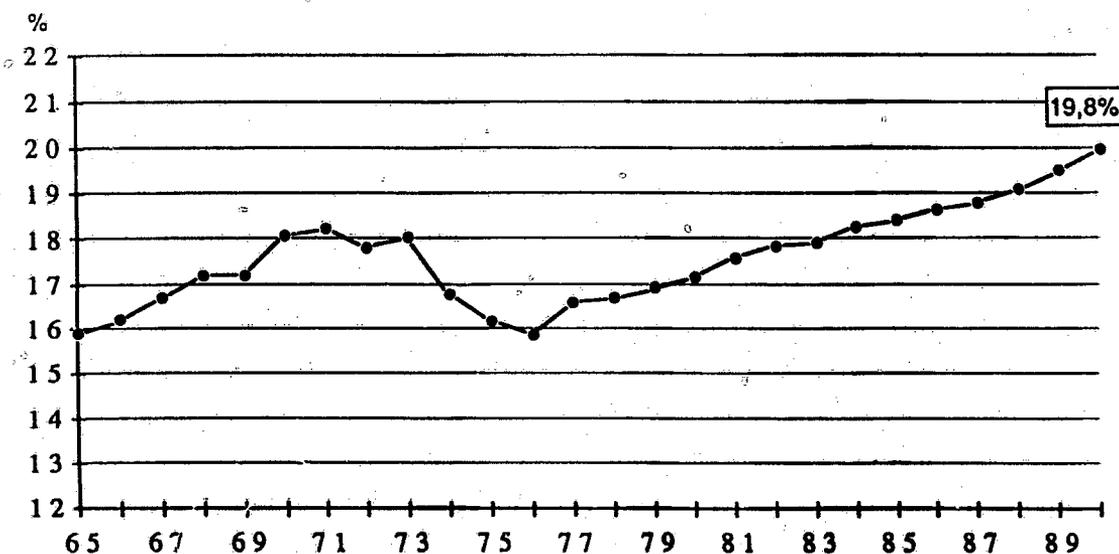
LE BUDGET DE 1990

I. — PHYSIONOMIE GÉNÉRALE

Le montant des crédits de paiement de la marine nationale s'élève à 37 516 millions de francs, en augmentation de 5,4 % par rapport à 1989.

La part de ces crédits dans le budget de la défense montre une légère croissance : 19,8 % au lieu de 19,5 % en 1989.

ÉVOLUTION DE LA PART MARINE
DANS LE BUDGET DE LA DÉFENSE

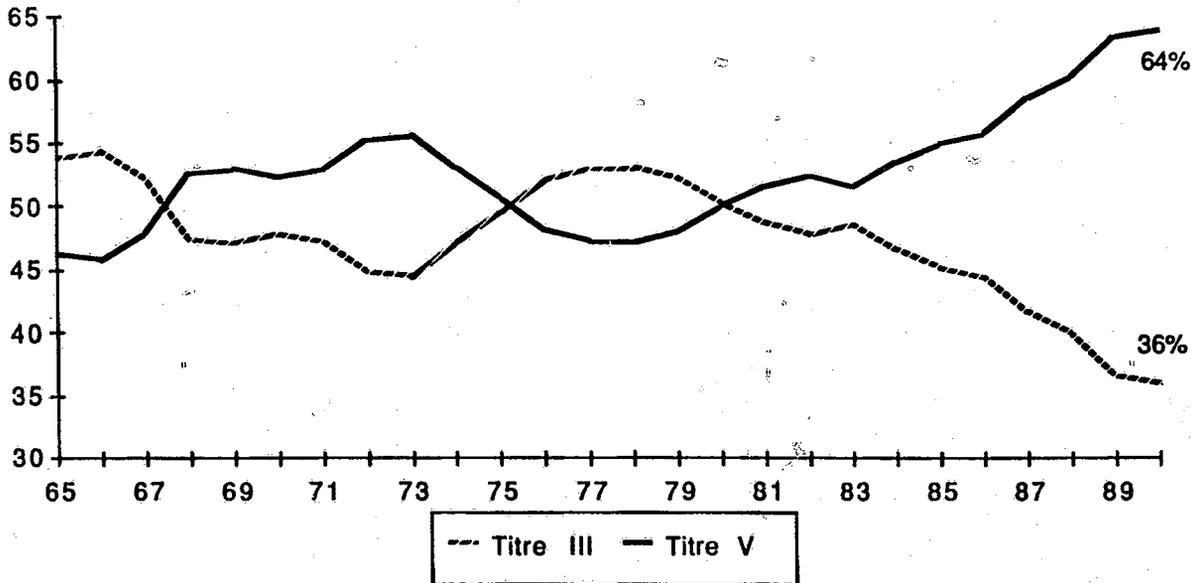


Les crédits de paiement se partagent en :

— 13 482 millions de francs pour le titre III, soit une augmentation de 3,6 % en francs courants ; le titre III ne représente plus que 36 % du budget de la marine contre 37 % en 1989, et 48 % en 1983 ;

— 24 034 millions de francs pour le titre V, soit une augmentation de 6,5 % — le titre V représente 64 % du budget de la marine.

ÉVOLUTION DE LA REPARTITION TITRE III - TITRE V
DANS LE BUDGET DE LA MARINE



Ainsi que l'indique le graphique ci-dessus, l'écart entre le titre V et le titre III ne cesse de s'accroître.

En ce qui concerne le titre V, le poids de la force océanique stratégique ne cesse d'augmenter ; il était de 32 % du titre V en 1987, il sera de 37,6 % en 1990, soit une augmentation de 13,4 %. Cela confirme l'importance de la marine dans la stratégie de dissuasion.

En 1990, lorsque le sous-marin nucléaire lanceur d'engins « Le Terrible » sortira de refonte, **les trois SNLE en patrouille représenteront 88 % des têtes immédiatement disponibles dans les trois composantes de la force nucléaire stratégique.**

La situation des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins sera alors la suivante :

— en activité :

- « Le Redoutable », qui ne subira pas de refonte M4, et devrait être retiré du service actif en 1991 ;
- L'« Inflexible », qui a été construit en version M4 ;
- « Le Tonnant » et l'« Indomptable », qui ont subi la refonte M4 ;
- « Le Terrible », qui sortira de refonte M4 en juin 1990.

— en cours de refonte M4 : « Le Foudroyant ».

S'agissant de la flotte classique, les dotations pour les fabrications « flotte » progressent de 6,8 %. Le programme du porte-avions

nucléaire « Charles de Gaulle » a été étalé ; la mise en service du bâtiment est désormais prévue en 1998 au lieu de 1996. L'effort de la marine se porte sur la réalisation des programmes de bâtiments de crise, soit les frégates légères et les frégates de surveillance, s'efforçant ainsi d'atténuer les retards accumulés dans les programmes. Le nombre des bâtiments de la flotte continue à décroître régulièrement. De 130 en 1987 le nombre des bâtiments tombera à 115 environ en 1990 et atteindra le chiffre de 100 dans les années 2000.

La situation de l'aéronautique navale, quant à elle est rendue précaire par la montée en puissance du programme ACM (Rafale version marine) que la marine finance à hauteur de 740 millions de francs. **Le financement accéléré se fait au détriment des fabrications de l'Atlantique 2, dont le nombre de commandes annuel a déjà été réduit de 5,5 à 3 avions dans la loi de programmation pour 1990-1993.**

Dans le domaine de l'aviation embarquée, les intercepteurs Crusader (19 appareils) atteindront en 1993 leur limite extrême de vie ; votre Rapporteur appelle l'attention du Sénat sur le fait qu'actuellement, en raison de la vétusté de l'appareil, une heure de vol de Crusader nécessite 60 heures de travail au sol, d'entretien et de maintenance (une dizaine d'heures pour un avion moderne !). Aux yeux même des spécialistes, une rénovation des Crusader, très coûteuse, n'en ferait des appareils ni opérationnels ni fiables vis-à-vis de la sécurité des pilotes.

En ce qui concerne le titre III, l'évolution est un peu plus favorable que l'an passé, mais la croissance de 3,6 % est inégale. En particulier les crédits de l'entretien programmé des matériels entraînent une diminution du pouvoir d'achat par rapport au coût observé des facteurs et il manquera 140 millions de francs pour couvrir l'ensemble des besoins.

Votre Rapporteur attire l'attention du Sénat sur le fait qu'il faudra une nouvelle fois renoncer à des opérations ou en repousser d'autres. **Ces décalages s'ajoutant les uns aux autres au fil des ans rendent difficile l'exécution de l'entretien programmé des matériels et sont de moins en moins compris par les personnels des équipages formés dans un esprit de suivi rigoureux des normes de l'entretien. Ces personnels savent bien que cette situation se traduira par une surcharge de travail, souvent au détriment des conditions de vie à bord.**

En conclusion, si l'on peut se féliciter que le budget 1990 marque un début de revalorisation de la carrière militaire — revalorisation qui n'aura de valeur que si elle est poursuivie — et qu'aucune déflation du personnel de carrière ne touchera la marine, l'année prochaine, il faut déplorer une nouvelle fois l'insuffisance du titre III. **On peut craindre qu'elle ne conduise à démotiver un personnel de grande valeur, exemplaire dans sa manière de servir, et dont la disponibilité a été largement démontrée, en particulier, au cours d'opérations récemment conduites outre-mer. Ce serait-là, n'en doutons pas, un risque d'affaiblis-**

sement de notre capacité opérationnelle déjà menacée, en dehors de la force océanique stratégique, par la diminution et le vieillissement de ses moyens.

II. — LE TITRE III, DÉPENSES ORDINAIRES

Avec un montant de 13 482 millions de francs, les crédits de paiement du titre III pour 1990 croissent de 3,6 % par rapport à 1989. Si l'évolution est un peu meilleure que l'an passé, il ne faut pas oublier que les crédits du titre III décroissent régulièrement depuis 1987, et que cette année encore l'évolution des crédits de vie courante (fonctionnement) et d'activité (entretien des matériels) n'est pas suffisante pour couvrir l'inflation. La gestion de ce dernier poste reste très tendue, en raison de la stagnation des crédits réservés à l'entretien programmé des matériels, alors que les coûts d'entretien des unités à propulsion nucléaire et ceux des approvisionnements en rechange croissent de 3 % par an et que la simple activité normale des bâtiments et aéronefs nécessite des opérations indispensables d'entretien. La comparaison des crédits d'entretien flotte avec ceux d'autres marines est à cet égard riche d'enseignement. Une étude complète récemment effectuée sur une année en liaison avec la marine de la RFA a montré que le coût moyen de l'entretien rapporté à la tonne était en France de 1 contre 1,5 dans la marine allemande alors même que les bâtiments français effectuent deux fois plus d'heures de mer.

L'analyse des deux grands ensembles de coût du titre III appelle les observations suivantes :

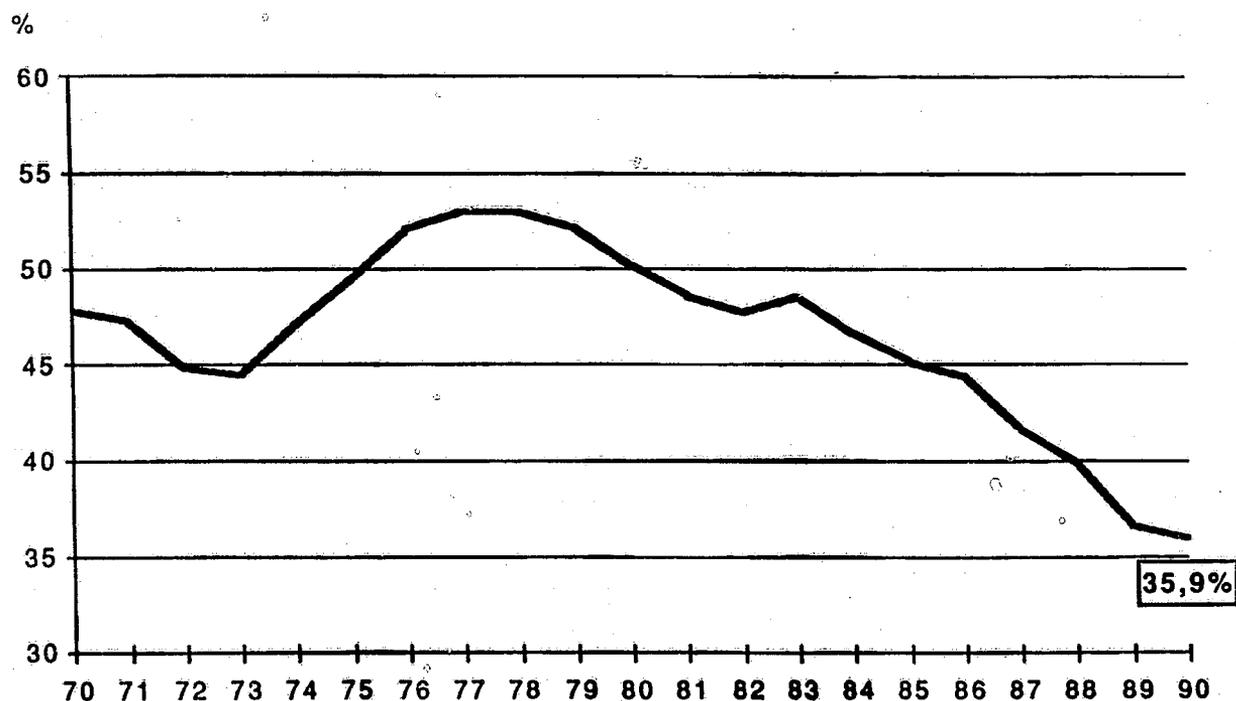
1. — La catégorie « rémunérations et charges sociales » est en hausse de 4,4 % par rapport à 1989, et recouvre ainsi plus de 60 % du titre III. L'augmentation de 12,4 % de l'indemnité pour charges militaires, bien que d'ampleur limitée, est un facteur encourageant. Par contre les autres mesures catégorielles demandées par la marine n'ont pas été retenues. Ceci est regrettable car pour un coût très modeste, ces mesures auraient eu un effet très bénéfique sur l'état d'esprit du personnel. Elles touchaient de près les conditions de vie des personnels, principalement dans les domaines suivants :

- la rémunération,
- la mobilité,
- les astreintes de service,
- l'éloignement familial,
- le déroulement de carrière.

2. — L'entretien programmé des matériels se voit attribuer une dotation en hausse de 2,3 % par rapport à 1989 couvrant ainsi 23,4 % du titre III. Votre rapporteur a déjà appelé précédemment l'attention

de la commission sur la baisse régulière, puis la stagnation des crédits consacrés à l'entretien des bâtiments de la flotte et de l'aéronavale. L'insuffisance de ces crédits constitue pour la marine un souci majeur régulièrement exprimé à chaque discussion budgétaire. Cette insuffisance ne peut que conduire à un sous-entretien des bâtiments, alors même qu'ils sont de plus en plus sollicités pour l'accomplissement des missions ordonnées (suractivité de 20 % par rapport à la norme), et à un surcoût de charges pour les personnels dont les durées de travail sont souvent à la limite de l'acceptable.

ÉVOLUTION DU RAPPORT
TITRE III / TOTAL DU BUDGET MARINE



III. — LE TITRE V, DÉPENSES EN CAPITAL

Les autorisations de programme pour la marine s'élèvent à 27 076 millions de francs, en diminution de 1,58 % par rapport à 1989.

Les crédits de paiement se montent à 24 032 millions de francs, progressant de 6,5 % par rapport à 1989.

La répartition de ces crédits par grandes catégories d'équipement est indiquée ci-après.

1. — Etudes et développements (châpître 51-71 et art. 14 du chapitre 53-71)

Les crédits de paiement dans cette catégorie progressent en valeur de 9,4 % et représentent 13,7 % du titre V.

Les principales études portent sur :

— la dissuasion nucléaire, avec en particulier la continuation de l'effort de recherche sur l'amélioration de la discrétion acoustique de nos sous-marins lanceurs d'engins ;

— la sûreté et la défense des approches maritimes, avec la poursuite des recherches dans les domaines de la lutte contre les mines et de la détection sous-marine ;

— la présence dans les zones d'intérêt stratégique, outre-mer, avec les recherches sur l'amélioration de notre capacité anti-sous-marine, du traitement des informations, des systèmes de veille aéroportés ;

— la protection des bâtiments. Les études en cours ont pour objectif de diminuer leur vulnérabilité, c'est-à-dire la possibilité de destruction d'une ou des fonctions du bâtiment par les armes adverses, et leur susceptibilité, c'est-à-dire la probabilité d'être détecté puis soumis aux effets d'une arme.

Les développements proprement dits, qui se poursuivent, ou concernent la mise au point des équipements, sont les suivants :

— la torpille Murène, qui équipera les avions de patrouille maritime et les bâtiments de combat ;

— le système d'armes sol-air anti-missiles (SAAM) ;

— le système anti-navire de surface (ANS) futur, faisant suite au système d'armes Exocet ;

— le missile porte-torpille Milas ;

— le système de lutte anti-sous-marine (SLASM) pour les bâtiments A.S.M. majeurs ;

— le missile à très courte portée Sadral ;

— le système d'écoute sous-marine à très basse fréquence qui équipera les sous-marins et les bâtiments de surface ;

— la généralisation de l'usage de l'informatique à bord des bâtiments.

Dans le domaine de l'aéronautique navale, les études de développement concernent :

— la recherche de nouveaux matériaux ;

— l'amélioration des équipements.

2. — Constructions neuves - force océanique stratégique (chapitre 53-71, art. 14)

Les crédits prévus pour la force océanique stratégique se répartissent en :

— 9 500 millions de francs en autorisations de programme, soit 35,1 % des ressources de la section marine dans cette catégorie ;

— 9 027 millions de francs en crédits de paiement, soit 37,6 % des ressources de la section marine dans cette catégorie de coût (titre V), et une hausse de 13,4 % par rapport à 1989.

Ces pourcentages sont les plus forts jamais consacrés à la force océanique stratégique dans le budget du titre V de la section marine.

L'affectation de ces crédits concerne, pour les plus importantes d'entre elles, les opérations suivantes :

— poursuite de la refonte M4 des sous-marins lanceurs d'engins de la première génération ;

— poursuite de la construction du sous-marin nucléaire lanceur d'engins de nouvelle génération (SNLE NG) « Le Triomphant », qui devrait être admis au service actif à la fin de l'année 1994.

Votre rapporteur fait observer au Sénat que la crédibilité de la force océanique stratégique dépend aussi des forces chargées de concourir à la sûreté des SNLE. Dans ce domaine, l'étalement du programme des avions de patrouille maritime Atlantique 2 pendant les quatre prochaines années ne permettra pas de disposer en temps utile, du nombre d'appareils jugé indispensable pour assurer pleinement cette mission.

3. — Constructions neuves - flotte classique (chapitre 53-71, art. 11 à 13 et 15)

Les dotations pour les fabrications flotte progressent de 6,8 % par rapport à 1989 et représentent 22,6 % du titre V. Les constructions neuves qui étaient dans une situation difficile sont en augmentation de 12,3 % par rapport à l'an dernier, ce qui permet :

— de maintenir l'intervalle entre les frégates légères à 15 mois ;

— de poursuivre le programme des frégates de surveillance sur les dates initiales.

Mais le porte-avions « Charles de Gaulle », retardé de deux ans et demi ne sera livré qu'en 1998, et un seul des trois bâtiments anti-mines océaniques, commandés en 1988, sera financé.

4. — Constructions neuves - aéronautique navale (chapitre 53-71, art. 21 à 27).

Les dotations pour les constructions aéronautiques représentent 9,3 % du titre V marine, et sont en baisse de - 10,5 % par rapport à 1989.

Ainsi que votre rapporteur vous l'a précédemment indiqué cette décroissance est la conséquence de la participation imposée à la marine dans le financement du programme Rafale (ACT/ACM). Or s'il est acquis qu'à long terme, l'ACM (version marine du Rafale) sera l'avion de reconnaissance, d'interception et d'assaut dont la marine a besoin, l'incertitude demeure sur la solution qui sera adoptée pour remplacer les Crusader à partir de 1993, afin de conserver une capacité de reconnaissance et d'interception.

Le premier Atlantique 2 de série sera livré à la marine dans le courant du mois d'octobre 1989, et quatre autres sont prévus en 1990. Actuellement, 16 avions sont déjà commandés, trois vont l'être en 1989 et trois le seront au titre du budget 1990.

Il reste que la cadence d'entrée en service des Atlantique 2 ne permettra pas de disposer en 1993 des 24 appareils jugés nécessaires pour la seule mission de soutien de la force océanique stratégique, puisqu'elle a été abaissée de 5,5 à 3 par an, cependant que le rythme de retrait du service des Atlantic (de première génération) sera ralenti afin d'en conserver une dizaine dans le cycle opérationnel jusqu'aux années 1998-2000.

5. — Munitions et engins (chapitre 53-71, art. 31 à 33)

Les crédits de paiement, qui représentent 5,9 % du titre V marine, sont en progression de 19,5 % par rapport à 1989 (année anormalement basse).

6. — Infrastructure (chapitre 54-61)

Les crédits de paiement, qui représentent 2,1 % du titre V de la section marine, sont en diminution de 1,5 % par rapport à 1989. Ils accusent donc une baisse sensible, conséquence des arbitrages rendus au cours de l'actualisation de la programmation 1987-1991 pour préserver les grands programmes.

Les grandes orientations resteront dans ce domaine pour 1990 :

- l'entretien du patrimoine immobilier ;
- la modernisation des installations de vie et de soutien des forces.

DEUXIÈME PARTIE

LA SITUATION PRÉSENTE ET L'ÉVOLUTION DE LA MARINE NATIONALE

Au premier janvier 1990, la flotte française comprendra :

- 6 sous-marins nucléaires lanceurs d'engins ;
- 13 sous-marins d'attaque dont 4 sous-marins à propulsion nucléaire (SNA) ;
- 2 porte-avions ;
- 1 porte-hélicoptères ;
- 5 bâtiments de lutte anti-aérienne ;
- 12 bâtiments de lutte anti-sous-marine ;
- 22 avisos ;
- 22 bâtiments de lutte contre les mines ;
- 11 patrouilleurs outre-mer ;
- 4 patrouilleurs de gendarmerie ;
- 3 patrouilleurs de service public ;
- 26 bâtiments de soutien et transport opérationnel dont 5 pétroliers ravitailleurs d'escadre, 2 transports de chalands de débarquement et 6 bâtiments de soutien logistique.

" A la même date le parc de l'aéronautique navale sera constitué de (appareils en ligne) :

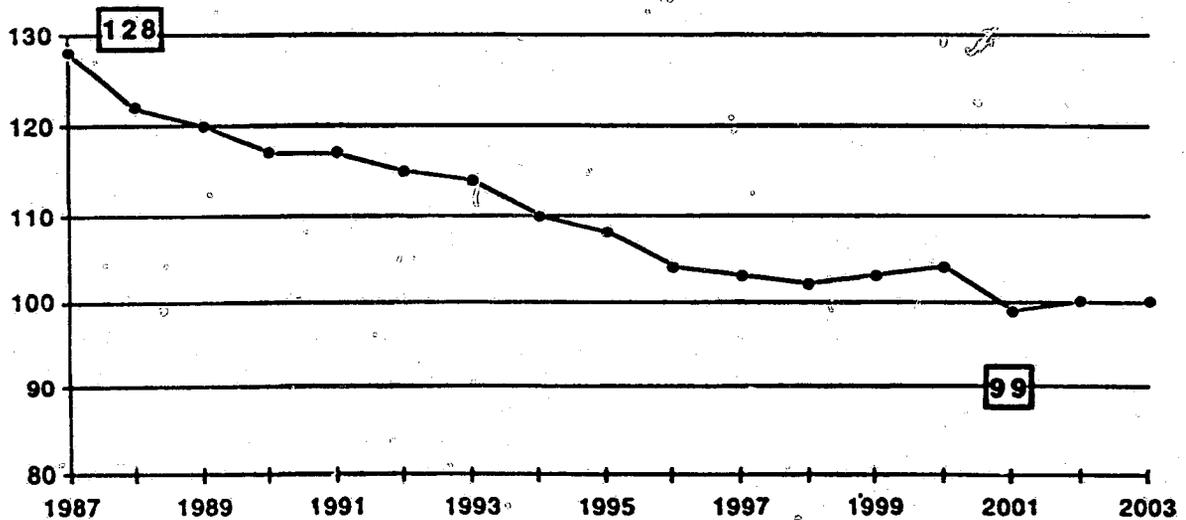
- 117 appareils embarqués dont 41 hélicoptères (Lynx et Super Frelon) ;
- 28 avions de patrouille maritime ;
- 149 appareils de soutien, dont 39 hélicoptères, soit au total 294.

Il faut noter une nouvelle fois, qu'en 1993, l'aviation embarquée aura perdu le quart de son parc, et que les avions d'interception de reconnaissance et de sûreté embarqués atteindront leur limite de vie (Crusader et Etendard IV P).

En présentant la physionomie générale du budget 1990 de la marine, votre rapporteur a appelé l'attention de la commission sur la continuité dans la décroissance, des fabrications de la flotte classique et de

l'aéronavale. L'étalement d'un certain nombre de programmes majeurs pour la marine — programme des SNA, des frégates anti-aériennes, des bâtiments anti-mines — prévu par la loi de programmation militaire pour 1990-1993 ne fait qu'aggraver cette tendance. Le graphique ci-dessous montre qu'en l'an 2000, si cette tendance ne s'inverse pas, le nombre de bâtiments de combat et de soutien de la marine française sera tombé en dessous du seuil de très stricte suffisance, alors que les missions ordonnées auraient plutôt tendance à croître.

NOMBRE DE BÂTIMENTS DE COMBAT ET DE SOUTIEN



1. — Force océanique stratégique (Fost)

Au 1^{er} juillet 1990, quatre des sous-marins lanceurs d'engins seront équipés de missiles M4 (refonte M4), missiles porteurs de 6 têtes nucléaires au lieu d'une pour la génération précédente. Au moins trois de ces sous-marins seront donc en permanence à la mer, en 1990. La refonte M4 du cinquième de ces sous-marins de première génération sera achevée en 1993.

Le développement du programme des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins de nouvelle génération (SNLE NG) se poursuit ; « le Triomphant », premier sous-marin de ce type, devait être admis au service actif à la fin de l'année 1994. Les sous-marins de ce type seront plus longs et plus lourds que les SNLE actuels, et leur principale qualité sera d'être extrêmement « furtifs ».

2. — Flotte de surface et sous-marins (hors Fost)

a) *Sous-marins nucléaires d'attaque (S.N.A.)*

En 1990, les quatre premiers sous-marins du programme prévoyant huit unités seront en service. Le sous-marin « l'Améthyste », numéro cinq de la série, devrait être admis au service actif en 1991. Par suite des retards induits par la loi de programmation militaire pour 1990-1993, la livraison des sous-marins d'attaque n° 6, n° 7 et n° 8 sera décalée, pour chacun d'entre eux, de un an et demi à deux ans.

La série de ces sous-marins d'attaque est destinée à remplacer les sous-marins diesel d'attaque, offrant par rapport à ceux-ci des qualités supérieures d'endurance, d'autonomie, de discrétion et de mobilité.

b) *Porte-avions*

Au 1^{er} janvier 1990, le groupe des porte-avions de la marine, à propulsion classique, sera constitué :

— du « Clemenceau », admis au service actif en 1961, qui devrait être retiré du service en 1998 ;

— du « Foch », admis au service actif en 1963, qui devrait être retiré du service en 2003.

Le porte-avions « Charles de Gaulle » a été commandé en 1986. La révision de la programmation militaire 1990-1993 a consenti pour l'admission au service actif de ce bâtiment un retard de deux ans et demi. En conséquence on peut prévoir :

— pour la mise à flot, l'année 1994 au lieu de 1992 ;

— pour la présentation aux essais officiels, l'année 1997 au lieu de 1995 ;

— pour l'admission au service actif, la fin de l'année 1998, au lieu de la mi-année 1996.

c) *Bâtiments de lutte anti-aérienne*

Au 1^{er} janvier 1990, les bâtiments de lutte anti-aérienne seront composés :

— du croiseur « Colbert », dont le retrait de service est prévu en 1992 ;

— des frégates lance-missiles « Suffren » et « Duquesne », dont les retraits de service sont prévus respectivement en 1998 et en l'an 2000 ;

— de l'escorteur lance-missiles « Du Chayla », retiré du service en 1991 ;

— de la frégate anti-aérienne « Cassard », admise au service actif en 1988. Le deuxième bâtiment de ce type, le « Jean Bart », devrait être admis au service actif en 1991. Les frégates du type « Cassard » sont des bâtiments de lutte anti-aérienne remarquables, pourvus d'un ensemble équipements/systèmes d'armes moderne extrêmement performant.

d) *Frégates de lutte anti-sous-marine*

Le groupe des bâtiments de lutte anti-sous-marine est composé :

— de 6 frégates du type « Georges Leygues », admises au service actif entre 1979 et 1988. La frégate n° 7 de cette série, « Latouche Treville », devrait être admise au service actif en 1990 ;

— de 3 frégates du type « Tourville », admises au service actif entre 1974 et 1977.

Ces bâtiments représentent un ensemble d'une très bonne valeur militaire. La refonte de leurs équipements est déjà prévue ; la révision de la loi de programmation militaire pour 1990-1993 entraîne des décalages importants dans l'exécution de ce programme de refonte, dont il est prévu actuellement de ne faire bénéficier qu'une seule frégate sur les trois.

e) *Avisos-escorteurs et avisos A 69*

En 1990, cinq avisos escorteurs seront encore en service, le plus récent d'entre eux devant être retiré du service actif en 1995/1996. Ces bâtiments dont la mission est d'être prépositionnés outre-mer afin de participer aux règlements des crises et de protéger les intérêts vitaux du pays seront remplacés par la série des frégates légères construites dans l'arsenal de Lorient.

La série des 17 avisos type A 69 (type d'« Estienne d'Orves »), a été admise au service actif entre 1976 et 1984. Ces bâtiments ont une capacité de lutte anti-sous-marine et de missions de présence.

f) *Bâtiments anti-mines*

Les bâtiments anti-mines ont pour mission de participer à la sûreté de la force océanique stratégique et d'assurer le libre accès aux ports militaires et de commerce les plus importants. Ces bâtiments pour les plus récents sont classés en catégories suivantes :

— 6 chasseurs de mines tripartites, type « Éridan », admis au service actif entre 1983 et 1989 ;

— 5 chasseurs de mines, types « Circé » admis au service actif entre 1971 et 1973, et dont le plus ancien devrait être retiré du service en 1996 ;

— la série des bâtiments anti-mines océaniques (BAMO) dont seul le « Narvik », premier bâtiment de la série, voit sa construction poursuivie ; il devrait être admis au service actif en 1993. La révision de la programmation militaire a reporté en 1994 la mise en chantier des suivants.

g) *Patrouilleurs*

La série des 10 patrouilleurs type « l'Audacieuse » a été lancée. Ces bâtiments ont pour mission la présence outre-mer pour huit d'entre eux, et dans les approches maritimes de la métropole pour les deux autres.

h) *Transports de chalands de débarquement (T.C.D.)*

Deux TCD du type « Ouragan », lancés en 1965 et 1968, sont actuellement en service, dont ils devraient être retirés entre 1995 et 1998.

Un TCD de nouvelle génération, « La Foudre », entrera en service en 1990. La mission de ces bâtiments est le transport maritime opérationnel.

i) *Bâtiments de soutien*

Cette catégorie comprend, pour les unités les plus importantes :

— 5 pétroliers ravitailleurs d'escadre, lancés entre 1977 et 1989, du type « la Durance » ;

— 6 bâtiments de soutien mobile, bâtiments « ateliers » spécialisés lancés entre 1963 et 1977 ;

— 5 bâtiments de transport légers d'assaut, du type « Champlain », admis au service actif entre 1974 et 1986.

j) *Bâtiments hydrographiques*

La série des sept bâtiments actuels verra trois d'entre eux retirés du service en 1990-1991. Un programme de remplacement de ces bâtiments a été lancé en 1986. Le « Laplace » a été admis au service actif en 1989 ; l'« Arago » devrait l'être en 1991.

k) *Frégates légères*

Le programme des frégates légères, destinées à remplacer les avisos escorteurs, compte six unités de 3 200 tonnes qui seront construites dans l'arsenal de Lorient. Le premier bâtiment de la série, le « La Fayette » devrait être admis au service actif en 1995, l'admission des suivants s'échelonnant tous les quinze mois.

l) *Frégates de surveillance*

Le programme des frégates de surveillance, destinées en particulier aux missions de service public, compte 6 unités de 3 000 tonnes, qui seront construites aux chantiers de Saint-Nazaire pour la première, probablement à Lorient pour les suivantes. Le premier bâtiment de la série, le « Floréal », devrait être admis au service actif en 1991.

3. — **Aéronautique navale**

a) *Aviation embarquée*

Au 1^{er} janvier 1990, l'aéronautique navale embarquée comprendra 90 appareils à réaction, 26 appareils à hélice et 56 hélicoptères.

Avions à réaction

Ils se répartissent de la manière suivante (le nombre d'appareils est celui du parc) :

— 59 Super Etendard (avions d'assaut). Ces appareils sont répartis en 3 flottilles, dont 2 auront pour mission **la mise en œuvre de l'arme préstratégique**. Leur retrait du service est prévu entre 2005 et 2010 après modernisation entre 1992 et 1996 ;

— 19 Crusader (avions d'interception). Leur retrait du service est prévu en 1993. La solution adoptée pour leur remplacement jusqu'à l'arrivée de la version maritime du Rafale (vers 2000) est à l'étude ;

— 12 Etendard IV P (avions de reconnaissance). Ces appareils constituent la flottille de reconnaissance. Leur retrait du service est aussi prévu en 1993.

Votre Rapporteur a clairement exposé dans le présent rapport le problème du remplacement des dix-neuf appareils d'interception Crusader.

Avions à hélice (avions de sûreté)

Les 26 avions Bréguet Alizé qui équipent 2 flottilles embarquées sur porte-avions, sont des avions de sûreté modernisés entre 1980 et 1985, leur retrait du service est prévu en l'an 2000, après 40 ans de service.

Hélicoptères

Les 56 hélicoptères embarqués se répartissent en ;

— 19 Super Frelon, hélicoptère de transport opérationnel et de service public, dont le retrait du service est prévu à partir de 1995 ;

— 37 Lynx, embarqués à bord des frégates dont ils constituent une partie du système d'armes anti-sous-marins et anti-mines. Leur retrait du service est prévu en 2009.

b) *Aviation de patrouille maritime basée à terre*

Au 1^{er} janvier 1990, l'aviation de patrouille maritime comprendra :

— 34 appareils Atlantic, répartis entre 4 flottilles ;

— 1 Atlantique 2, appareil de nouvelle génération. Ces appareils sont basés en métropole à Lann-Bihoué (Lorient) et à Nîmes-Garons. Ils peuvent être détachés, comme au Tchad actuellement. Leur mission est de concourir à la sûreté des sous-marins lanceurs d'engins (SNLE), à la sûreté des approches maritimes, en opérations indépendantes anti-sous-marins ou anti-mines, au soutien des forces navales.

Le remplacement des Atlantic par les Atlantique 2 nouvelle génération doit s'opérer à partir de 1990, avec leur retrait progressif du service.

c) *Aviation de soutien*

Au 1^{er} janvier 1990, l'aviation de soutien comprendra des appareils de surveillance maritime, de soutien général des forces, d'entraînement opérationnel et d'avions école. En matière de surveillance maritime, il faut citer cinq appareils type Guardian, répartis entre la Polynésie et la Nouvelle-Calédonie, dont le retrait de service est prévu en 2014 ; cinq appareils type Nord 262, spécialement affectés aux missions de service public, sont stationnés à Lorient et à Hyères. Leur retrait du service est prévu à partir de 2010.

4. — **Commandes, livraisons et retraits en 1990**

a) *Commandes*

- Les fré gates de surveillance n° 5 et 6 (3 000 tonnes).
- 3 avions Atlantique 2.
- 6 modernisations de Super Etendard.

b) *Livraisons*

- La fré gate anti-sous-marine « Latouche Tréville » (3 830 tonnes).
- Le transport de chalands de débarquement « La Foudre » (10 600 tonnes).
- Le bâtiment de service public « Grébe » (280 tonnes).
- 4 Atlantique 2.
- 1 hélicoptère Dauphin.

c) *Retraits du service actif*

- Le sous-marin diesel d'attaque « Vénus » (700 tonnes).
- L'escorteur d'escadre anti-sous-marins « La Galissonnière » (2 750 tonnes).
- Les avisos escorteurs « Amiral Charner » et « Commandant Bourdais » (2 000 tonnes chacun).
- Le patrouilleur « Mercure » (350 tonnes).
- Le bâtiment hydrographique « Boussole » (400 tonnes).

TROISIÈME PARTIE

LE PERSONNEL

1. — Effectifs

En 1990, les effectifs budgétaires de la marine seront de 65 298 personnels répartis selon les grades de la façon suivante :

- officiers : 4 560 ;
- officiers mariniers : 30 150 ;
- quartiers-maîtres et matelots engagés : 11 492 ;
- appelés du contingent : 19 096.

La répartition des effectifs en affectations opérationnelles en 1989 a été la suivante :

- forces de surface (unités, états-major, soutien) : 22 264 ;
- forces sous-marines (sous-marins plus états-major) : 5 122 ;
- aéronautique navale (flottilles, escadrilles, états-major, bases) : 11 000 ;
- autres formations opérationnelles (commandos, protection, plongeurs) : 2 532.

soit un total de 40 918 personnels.

2. — Réduction d'effectifs

Il faut noter comme une mesure favorable l'absence de déflations d'effectifs de personnels de carrière ou sous-contrat de la marine pour 1990. Mais, la suppression de 145 personnels appelés et de 111 personnels civils, pour une économie marginale, n'améliore pas la situation de cette catégorie de personnel.

Depuis 1982, ont été perdus 4 700 postes de marins d'active, alors que les besoins nouveaux nés de la mise en service d'unités importantes et modernes requièrent une augmentation de personnel de plus en plus qualifié.

Cette année encore, et ce depuis trois ans, la marine continue d'afficher un besoin indispensable de 800 officiers et officiers mariniers d'ici 1995.

Ce problème est crucial car ces réductions passées ont été trop importantes.

Il devient réellement urgent d'en tenir compte dans les mesures du titre III relatives au personnel.

3. — Mesures catégorielles

L'augmentation de 12,4 % de l'indemnité pour charges militaires est bénéfique. Par contre les autres mesures catégorielles demandées par la marine n'ont pas été retenues. Ceci est regrettable car pour un coût modeste, elles eussent eu un effet bénéfique sur le moral du personnel qui est à l'origine de ces demandes justifiées par des contraintes spécifiques, vécues tous les jours. Les plus importantes de celles-ci concernent :

- la rémunération,
- la mobilité,
- les astreintes de service,
- l'éloignement familial,
- le déroulement de carrière.

4. — Formation du personnel de la marine

Les évolutions récentes ou en cours en matière de formation sont pour les officiers mariniers les suivantes :

— création en 1988 de l'école de maistrance, destinée à former 800 officiers mariniers par an. Parallèlement ont été fermées les écoles préparatoires du pont au CIN (centre d'instruction navale) de Brest et celle des mécaniciens au CIN de Saint-Mandrier ;

— regroupement à partir de 1991 à Saint-Mandrier de la formation des spécialités « énergie-propulsion » et celle des mécaniciens et électrotechniciens précédemment instruits au CIN de Quérqueville. Le but de ce groupement est de réaliser une meilleure gestion des diverses formations.

La formation des officiers issus de l'Ecole militaire de la flotte est obtenue par la création d'un cours de mise à niveau précédant la scolarité à l'Ecole militaire de la flotte et à bord de la « Jeanne d'Arc », d'une durée d'environ 27 mois.

En complément des points ci-dessus indiqués, des évolutions prévues sont les suivantes :

— l'école des infirmiers de Toulon qui sera, à partir de 1990, la seule école de formation pour le personnel para-médical des armées ;

— la poursuite dans la plupart des écoles de l'effort récent consacré à l'informatique et à l'enseignement des langues ;

— l'expérimentation en 1990-1991, avec l'éducation nationale et pour un groupe de 24 élèves, d'un cycle de formation complémentaire pour préparer les jeunes titulaires de B.E.P. à un engagement dans la marine au titre de certaines spécialités.

CONCLUSION

Le budget de la section marine pour 1990, qui coïncide avec la révision de la programmation militaire pour les années 1990-1993 entraînant les étalements, retards, ou suppressions que l'on sait dans les programmes majeurs est **un budget décevant pour les personnels de la marine et inquiétant pour sa capacité opérationnelle.**

Budget décevant pour des personnels dont la conduite exemplaire, la disponibilité à toute heure, et la compétence de plus en plus affirmée n'ont pas suffi pour que leur soient accordées des mesures catégorielles dont, pour un coût extrêmement modeste, l'effet sur leur moral eut été bénéfique. **Il ne faut pas spéculer sur l'obéissance sans conditions des personnels, à l'heure où tous les corps de l'administration manifestent pour faire entendre leurs doléances. Votre rapporteur insiste sur le fait que les équipages de la marine nationale sont et seront longtemps encore, Dieu merci, un exemple à suivre dans leur fidélité à leur mission. C'est pourquoi il ne faut plus les décevoir.**

Budget insuffisant pour le maintien de la capacité opérationnelle de notre flotte classique dont les unités vieillissent, dont le programme de renouvellement en unités modernes s'échenille, à l'heure où la présence de la marine française est essentielle dans le monde pour tenir le rôle qui est celui de notre pays ; de récentes et longues opérations parfaitement exécutées en océan Indien et en Méditerranée, en particulier, l'ont montré, en évitant ainsi toute atteinte à nos intérêts vitaux. **Les retards ou étalements admis dans l'exécution des grands programmes seront une cause d'affaiblissement des capacités opérationnelles de certaines unités, en particulier par le retard apporté à l'installation de systèmes d'armes performants, et une cause de surcoûts inévitables.**

Les événements actuels qui surviennent en Europe de l'Est et dans le monde, événements que même certains esprits des plus avertis n'auraient pu prévoir il y quelques mois, montrent qu'il est plus que jamais nécessaire de maintenir notre capacité de défense et de cesser d'affaiblir les moyens d'action et d'intervention, dont la marine nationale a la charge, qui sont le support et la manifestation de la politique de notre gouvernement.

DÉBAT EN COMMISSION

La commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées a consacré deux de ses réunions à l'examen du présent rapport.

Au cours de sa réunion du 22 novembre 1989, **M. Max Lejeune** a présenté le présent rapport pour avis, qui a été adopté.

Puis **M. Max Lejeune** a fait observer que le maintien en service au-delà de l'année 1993 des intercepteurs Crusader serait une décision particulièrement inopportune.

Il a rappelé, d'une part, que ces appareils, vieux de 30 ans, étaient usés dans leurs structures au point de rendre aléatoire une coûteuse opération de rénovation, et, d'autre part, qu'une seule heure de vol implique une maintenance de l'ordre de 60 heures. Après avoir noté que le maintien après 1993 en service actif des intercepteurs Crusader n'augmenterait que faiblement, et au prix d'une coûteuse opération de remise à niveau, la valeur militaire de cet appareil, **M. Max Lejeune** a exprimé la crainte qu'une telle décision ne risque de provoquer un mouvement de retrait vers le secteur privé de personnels navigants formés à grand prix.

En conclusion, et en se refusant à toute polémique de nature politique, **M. Max Lejeune** a invité la commission à prendre position en faveur de l'acquisition pour 1993 (par achat ou par location) d'intercepteurs F-18, avant l'entrée en service de l'A.C.T. marine, afin d'assurer une protection efficace du groupe aéronaval et, partant, de garantir sa valeur politique et militaire avant l'entrée en service de l'A.C.T. marine.

L'amiral **Philippe de Gaulle** s'est inquiété du risque d'altération du précieux savoir-faire acquis par la marine, dans le domaine essentiel de l'interception embarquée, que risquerait de provoquer le maintien en service des Crusader après 1993. Il a souligné que les opérations d'interception que pouvaient effectuer les Crusader étaient limitées en raison de leur insuffisante aptitude à encaisser les manœuvres rapides et brutales impliquées par le combat aérien moderne. Il a insisté sur le fait que l'achat ou la location d'un nombre limité d'appareils était particulièrement nécessaire en raison de l'état de vieillissement de l'ensemble des appareils de l'aéronautique navale et notamment les Bréguet Alizé mais aussi les Etendard IV.

M. Charles-Henri de Cossé-Brissac a, à cet égard, souligné le handicap que représentait le vieillissement du parc d'hélicoptères de la marine nationale pour l'accomplissement, dans les meilleures conditions de disponibilité opérationnelle, de certaines missions de service public au profit de navires de commerce en difficulté.

A la suite des interventions de **MM. Jacques Golliet et Jean-Paul Chambriard** qui s'interrogeaient sur le nombre de F-18 à acquérir ainsi que sur le coût d'acquisition de ces avions, **MM. Guy Cabanel et Max Lejeune** ont indiqué que l'acquisition d'une quinzaine de F-18 entraînerait une dépense de l'ordre de 3,5 milliards de francs et que la remise en état des Crusader avoisinerait les 2 milliards de francs.

Après un débat auquel ont pris part le **président Jean Lecanuet**, **MM. Max Lejeune, André Jarrot, Marc Lauriol, Xavier de Villepin, Jacques Golliet et Paul d'Ornano** et au cours duquel ont été évoqués la date d'entrée en service des F-18 — en 1981 dans la marine américaine —, les avantages et les inconvénients comparés de la formule de location et de la formule d'achat, **M. Albert Voilquin**, rapporteur pour avis de la section « air », est intervenu pour faire valoir que l'acquisition de F-18, qui semblait souhaitable pour la marine nationale, ne devrait pas avoir pour effet de retarder le programme d'A.C.T. marine ni d'altérer la participation de la marine nationale à ce programme. Il a fait valoir que cette participation était essentielle, puisqu'elle s'établissait à hauteur de 20% du coût de développement de l'ensemble du programme A.C.T.

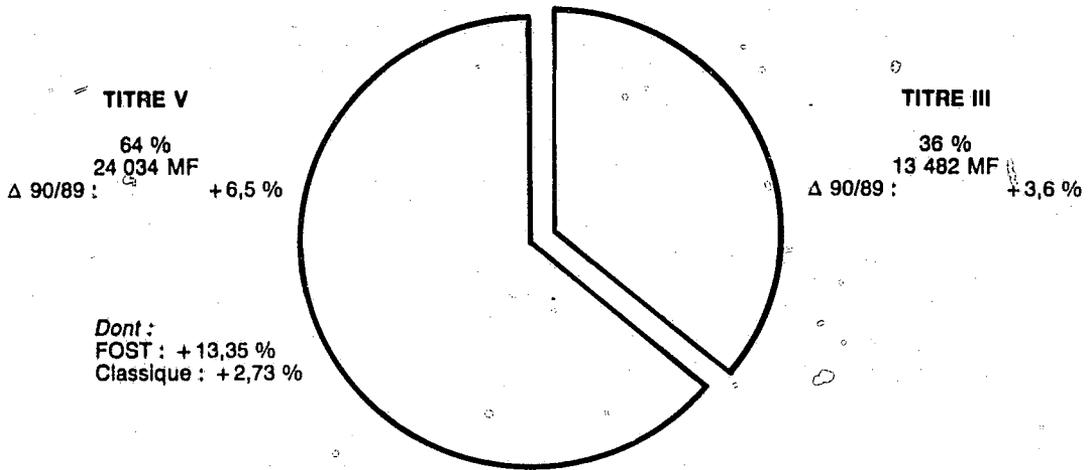
À l'issue de ce débat, la commission s'est prononcée en faveur de l'acquisition pour achat ou location par la marine nationale d'une quinzaine de F-18 nécessaires au maintien de la valeur opérationnelle du groupe aéronaval avant l'entrée en service en 1996 — et plus vraisemblablement en 1998 — de l'A.C.T. marine. La commission a souhaité que la date d'entrée en service de cet appareil ainsi que la participation de la marine à son financement ne soient pas remises en cause.

Les sénateurs socialistes ont voté contre cette prise de position.

Réunie à nouveau le **29 novembre 1989**, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, a émis un avis défavorable sur l'ensemble (titre III et titre V) des crédits de la défense pour 1990.

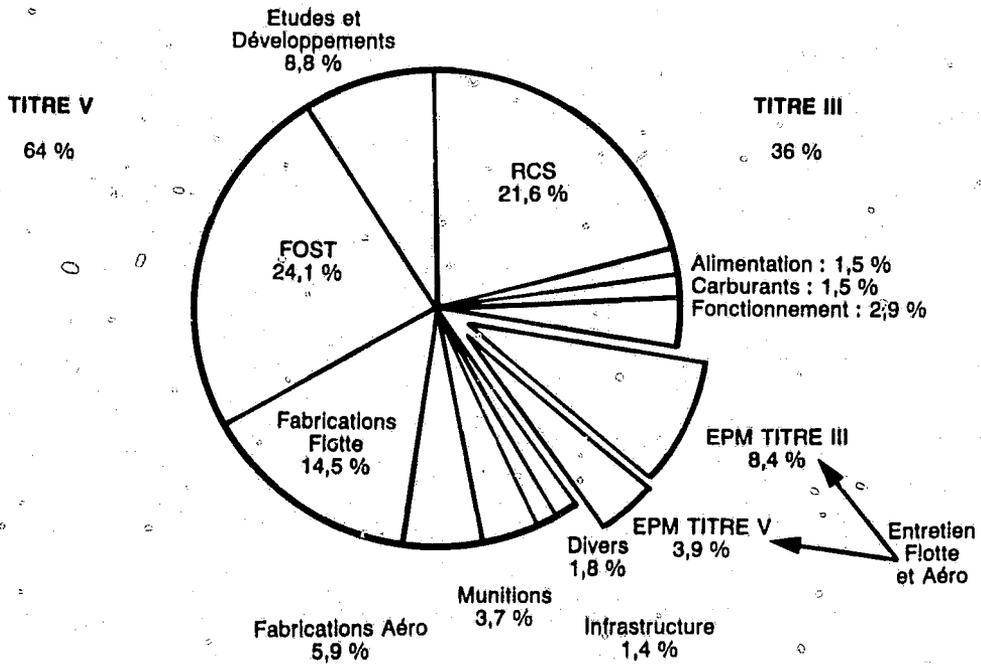
ANNEXE A

PROJET DE BUDGET 1990 POUR LA MARINE
37 516 MILLIONS DE FRANCS - Δ 90/89 : +5,4 %



ANNEXE B

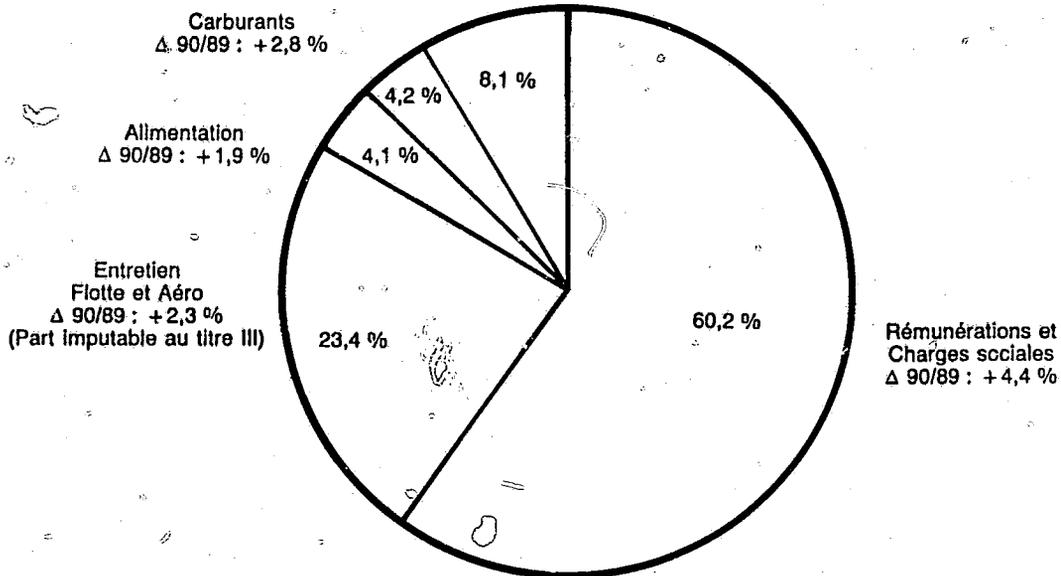
PROJET DE BUDGET 1990 POUR LA MARINE
CP TITRE III ET V : 37 516 MILLIONS DE FRANCS - Δ 90/89 : +5,4 %



ANNEXE C

PROJET DE BUDGET 1990 POUR LA MARINE
CP TITRE III : 13 482 MILLIONS DE FRANCS - Δ 90/89 : +3,6 %

Fonctionnement : Δ 90/89 : +2,2 %



ANNEXE D

PROJET DE BUDGET 1990 POUR LA MARINE
CP TITRE V : 24 034 MILLIONS DE FRANCS - Δ 90/89 : +6,5 %

